



Avdelningen för räddningstjänst och olyckstörebyggande
Enheten för hantering av farligt gods och brandfarlig vara
Henric Strömberg
010-240 50 95

Sammanställning av dokument till Joint-mötet (RID/ADR/ADN)

Joint-möte (RID/ADR/ADN) om transport av farligt gods den 15-19 mars 2021 i Bern. Mötet hålls företrädesvis via videolänk.

Sverige representerades av Johan Karlsson, Malin Jonsson och Henric Strömberg, MSB, enheten för säker hantering av farliga gods och brandfarliga varor.

Vid mötet deltog 28 nationer med rösträtt samt 17 internationella intresseorganisationer inom farligt gods området. Dessutom närvarade European Union (EU), European Railway Agency (ERA) och Committee of the Organization for Cooperation between Railways (OSJD).

Följande nationer deltog med rösträtt:

Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Grekland, Italien, Irland, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Nordmakedonien, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, San Marino, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer var representerade:

Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA), European Association of Dangerous Goods Safety Advisers (EASA), European Chemical Industry Council (CEFIC), European Committee for Standardization (CEN), European Conference of Fuel Distributors (ECFD), European Cylinder Makers Association (ECMA), European Industrial Gases Association (EIGA), European Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL), European Plastics Converters (EuPc), European Union Agency for Railways (ERA), Fuels Europe, International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR), International Road Transport Union (IRU), International Tank Container Organisation (ITCO), International Union of Wagon Keepers (UIP), International Union of Railways (UIC) and Liquid Gas Europe.

Färgkoderna i rapporten betyder:

Grön = Positivt resultat (förslaget antogs/redovisades)

Gul = Förslaget drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

Röd = Negativt resultat (förslaget antogs inte)

Dokument	Titel och sammanfattning
ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/XX	
1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)	
159 159/Add.1 INF.2 INF.25	Agenda för mötet Lista över dokument under varje agendapunkt Tidtabell för mötet

2. Tankar (Tanks)

[2021/3](#)

Förtydligande avseende användning av tankar efter att sista datum för nästa kontroll eller provning löpt ut (UIP)

Vid senaste Joint-mötet i september lade UIC tillsammans med UIP fram ett gemensamt förslag till förtydligande. Efter tankarbetsgruppens diskussion återkommer UIP med ett nytt förslag för att reflektera mötets synpunkter. UIP ger två alternativ i 4.3.2.3 för att förtydliga bestämmelserna kring situationen när en tank fyllts innan sista datum för återkommande eller mellanliggande kontroll löpt ut men sedan transporteras under en tid vilket gör att sista datum överskrids. Förslaget innefattar även ändring för *fillare* enligt 1.4.3.3, andra delaktigas skyldigheter.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förslag 2 i dokument 2021/10

Resultat från Joint-mötet

Enligt 6.8.2.4.3 är den mellanliggande kontrollen tillåten att genomföra 3 månader efter det specificerade datumet. Diskussionen inom tankarbetsgruppen handlade om vad som är tillåtet att göra under denna 3 månaders period, d.v.s. hur tanken får användas. Vissa medlemsländer ansåg att tanken får fyllas, transporteras och tömmas precis som vanligt under perioden under förutsättning att tidsperioden för återkommande kontroll är giltig och i 4.3.2.3.7 ges ingen referens till mellanliggande kontroll. Andra medlemsländer drog parallell till kap 6.7 där det endast är godkänt att transportera och tömma tanken under förutsättning att fyllning skett innan det specificerade datumet. Ingen konsensus kunde uppnås vid tankarbetsgruppens möte och plenum ansåg att frågan återigen bör behandlas vid ett senare möte.

[INF.16](#)

Kommentar på dokument 2021/3 från UIP avseende förtydligande för användning av tankar efter att sista datum för nästa kontroll eller provning löpt ut (Polen)

Polen stödjer och har kommenterat UIP's förslag 2 i dokument 2021/3. Tillägg har gjorts i 5.4.1.1.11 som Polen anser behöver ändras om förslag 2 från UIP antas.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer Polens kommentar i dokumentet.

Resultat från Joint-mötet

Se resultat under dokument 2021/3.

[2021/10](#)

[INF.37](#)

Transport av tankar batterivagnar/batterifordon och MEG-containerar när slutdatum för mellanliggande överskridits (Polen)

Polen återkommer med ett förslag när det gäller transport enligt bestämmelserna enligt 4.3.2.3.7 i RID/ADR. Polen anser inte att bestämmelserna är tillräckligt tydliga för hur de ska tolkas och önskar därför att frågan diskuteras inom Joint-mötet för att nå konsensus och ett förtydligande. Polen anser att bestämmelserna kring tidsintervallet för mellanliggande kontroll +/- 3 månader enligt 6.8.2.4.3, som infördes 2009, är tydligt men att problemet kvarstår vad som gäller för transport när slutdatum för mellanliggande kontroll löpt ut. Man riktar också uppmärksamhet mot bestämmelserna för fyllare i 1.4.3.3 (b) samt transportör enligt 1.4.2.2.1 (d), att inte överskrida kontrolldatum. Där anges möjlighet att transportera efter att slutdatum för

	<p>periodisk kontroll löpt ut men inte om intervallet för mellanliggande kontroll löpt ut. Polen har tagit fram fyra förslag/positioner att ta ställning till för att slutligen få till ett förtydligande.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslag 2.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Se resultat under dokument 2021/3.</p>
<p>2021/19</p>	<p>Förtydligande för slutdatum avseende kontroll enligt kap 6.8, 6.10 och 6.12 (Storbritannien)</p> <p>Storbritannien önskar att harmonisera uttrycken som används kring bestämmelser för kontroller i kapitel 6.8, 6.10 och 6.12 med uttrycket "not more than" som används i kapitel 6.7 för att på så vis undvika missförstånd. Storbritannien har uppmärksammat en rad avsnitt där olika uttryck används för samma syfte. Man anser att en justering av uttrycken är lämpligt då det kan det uppstå förvirring och olika tolkningar som kan leda till att kontroller utförs efter snarare än före utgångsdatum.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser det är tydligt i svenska RID/ADR där det inte skapat några tolkningsproblem men stödjer den föreslagna ändringen i den engelska utgåvan.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget att harmonisera uttrycken som används i kap 6.7 antogs. De föreslagna ändringarna gäller främst den engelska utgåvan men kan även få konsekvenser i andra språkversioner.</p>
<p>INE.31</p>	<p>Kontroll av tankar som har missat tidsramen för de planerade kontrollerna (Storbritannien)</p> <p>Kontrollorgan i Storbritannien har länge sökt stöd och riktlinjer hos behörig myndighet för att avgöra vilken kontroll som ska utföras om en användare har missat att kontrollera tankar enligt de givna tidsramarna. Storbritannien har tagit fram egna riktlinjer med stöd av kapitel 6.7 för att klargöra detta för kontrollorganen. I förslaget framgår hur dessa riktlinjer ser ut då de anser att kapitel 6.8 helt saknar bestämmelser för att avgöra vilken kontroll som ska utföras. Storbritannien skickade in ett liknande förslag till Joint-mötet i september men fick då inget stöd och återkommer nu med ett reviderat förslag.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige gav inget stöd till tolkningen vid förra mötet och anser att kontrollorganet inte kan kräva en strängare kontroll om användaren missat en kontroll inom given tidsram. Istället ska den kontroll som missats utföras för att få tanken i bruk igen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Flera medlemsländer informerade att de inte såg någon anledning att tillämpa en strängare tolkning enligt kap 6.7 om tanken missat att kontrolleras inom angiven tidsram. Det angavs att för UN-tankar krävs en återkommande kontroll av tanken om den missat att genomgå en mellanliggande kontroll men att kap 6.8 inte är tydlig i</p>

	<p>detta avseende. Förslaget fick inget stöd men UIP fick i uppdrag att samla mötets kommentarer och återkomma med ett förtydligande förslag till nästa möte.</p>
<p>2021/5</p> <p>INF.18</p>	<p>Vidareutveckling av bestämmelserna för UN-tankar av fiberarmerad plast i kapitel 6.9 (Frankrike)</p> <p>Under flera år har det inom FN:s subkommitté pågått ett arbete med att se över bestämmelserna för UN-tankar av fiberarmerad plast. Vid senaste subkommittémötet antogs nya bestämmelser och att införa dessa under kapitel 6.9 i den 22:e utgåvan av FN-rekommendationerna. Ändringarna kommer under 2021 att diskuteras i arbetsgruppen för harmonisering mellan ADR/RID/ADN och FN-rekommendationerna. Frankrike anser att dessa frågor även bör diskuteras i Joint-mötets tankarbetsgrupp innan de antas för RID/ADR 2023 och att resultatet av diskussionen kan vägleda harmoniseringen mellan regelverken under Joint-mötet i september 2021. Frankrike anser att det är viktigt att anpassa RID/ADR/ADN efter den tekniska utvecklingen som sker och de bestämmelser som antagits till FN-rekommendationerna.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer förslaget och tycker det är bra att det diskuteras i Joint-mötets tankarbetsgrupp innan de antas för RID/ADR.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>De flesta medlemsländer var överens om att de nuvarande bestämmelserna för FRP-tankar i kapitel 6.9 behöver uppdateras pga. teknisk utveckling och att det är upp till arbetsgruppen för harmonisering i FN:s subkommitté att avgöra det bästa sättet framåt för att implementera de nya och uppdaterade bestämmelserna i RID/ADR. ITCO uppmanades att inkomma med sina synpunkter till nästa arbetsgruppsmöte.</p>
<p>INF.9</p>	<p>Antagande av FN-rekommendationerna för UN-tankar av fiberarmerad plast (FRP) till RID/ADR (ITCO)</p> <p>I RID/ADR 6.7.2.4 finns krav för minsta godstjocklek i referensstål eller likvärdig tjocklek för den metall som ska användas för UN-tankar. ITCO anser att motsvarande säkerhetskrav saknas i de föreslagna kraven för FRP-tankar.</p> <p>Som svar på Frankrikes dokument 2021/5 anser ITCO att man bör skjuta upp antagandet av de föreslagna bestämmelserna i FN-rekommendationerna för FRP-tankar tills en motsvarande säkerhetsnivå uppnås. ITCO saknar en referens till motsvarande kalkylering av minsta godstjocklek, där den föreslagna texten för FRP-tankar har satt ett krav på minimum 3 mm väggstjocklek till skillnad mot UN-tankar med krav på 6 mm referensstål. Man hänvisar till och uppmanar att göra labbtester och analyser med hjälp av BAM´s "Forschungsbericht 20", från 1994 samt även använda sig av EN 13094:2015. ITCO anser att ytterligare arbete kvarstår i subkommitténs arbetsgrupp innan förslaget kan antas av Joint-mötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige tycker det är bra att de tekniska detaljerna om likvärdig väggstjocklek diskuteras i Joint-mötets tankarbetsgrupp innan de antas för RID/ADR.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>ITCO presenterade INF.9 i både tankarbetsgruppen samt plenum och avsåg att föra fram sina synpunkter till arbetsgruppen för harmonisering i april. ITCO ansåg att mer</p>

	<p>arbete kvarstår, bl.a. avseende minsta vägg tjocklek för att kunna anta bestämmelserna för FRP-tankar i FN-rekommendationerna.</p>
<p>2021/6</p> <p>INF.35</p>	<p>Slamsugartankar: Icke elektriskt utrustning för skydd mot explosion (Tyskland)</p> <p>Vid senaste WP.15-mötet lade Tyskland fram ett förslag där de föreslog att kraven gällande elektrisk utrustning i 9.7.8.2 kompletteras med att icke-elektrisk utrustning på slamsugare som är installerad i område där explosiv atmosfär finns eller kan uppstå, ska uppfylla de generella bestämmelserna i ISO 80079-36/37. Det beslutades att frågan borde diskuteras vidare i Joint-mötets tankarbetsgrupp.</p> <p>Tyskland pekar på ett särskilt problem kring de transporter av avfall där det råder osäkerhet kring klassificering om huruvida avfallet är brandfarligt eller ej. Om minsta tvekan gällande godsets klassificering finns ska kraven för zon 0 tillämpas, vilket innebär att utrustningen måste uppfylla kategori 1 vilket alltså är strängare krav än för kategori 2.</p> <p>I ADR-S, 6.10.3.8 (b) anges att: <i>(b) En kompressor/vakuumpump som kan utgöra en antändningskälla ska vara utrustad med en anordning som hindrar omedelbar inträngning av lågor i alla öppningar om den är monterad på en tank avsedd för transport av brandfarligt avfall eller så ska tankskalet kunna motstå en tryckstöt orsakad av explosion som uppstått då lågor trängt in, utan att tanken blir otät, men deformationer är tillåtna.</i></p> <p>I dagsläget används ofta s.k. ”liquid ring” vakuumpumpar (LRVP) och Tyskland anser att det, trots tillverkarens försäkran, finns tillfällen under drift av pumpen då gnistbildning inte kan uteslutas. Tyskland föreslår därför ett tillägg i kraven för elektrisk utrustning för FL-fordon i 9.7.8.2.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Flera av tankarbetsgruppens experter uppgav att dessa vakuumpumpar inte varit upphov till problem där gnistbildning uppstått under drift. Flera frågor uppstod kring kostnader och tillgänglighet av utrustning och nya krav skulle införas. Arbetsgruppen var eniga om att 6.10.3.8 var det lämpligast platsen i ADR-regelverket att införa eventuella ändringar och Tyskland avsåg att komma tillbaka med ett nytt och uppdaterat förslag där man tar hänsyn till mötets kommentarer.</p>
<p>2021/7</p> <p>INF.10</p> <p>INF.20</p> <p>INF.29</p> <p>INF.32</p>	<p>Kompletterande information från den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar. Föreslagna ändringar i kapitel 6.8 samt avsnitt 1.8.6 och 1.8.7 (Storbritannien)</p> <p>Dokumentet innehåller senaste status på det pågående arbetet med kapitel 6.8 och avsnitt 1.8.6 och 1.8.7 som dels drivs genom den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar men också genom Joint-mötets tankarbetsgrupp. De nya ändringarna sedan senaste mötet med arbetsgruppen från december 2020 är markerad med blå text. Sedan senaste Joint-mötet har det genomförts en undersökning där samtliga medlemsländer fått ge sin åsikt om man vill tillåta ett</p>

<p>INF.33</p> <p>INF.44</p>	<p>nationellt system parallellt med ackreditering enligt EN ISO/IEC 17020:2012. Diskussioner har också förts angående "entry into service verification" samt om kontrollorgan typ C ska tillåtas göra vissa kontroller enligt kap 6.8.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige ställer sig positivt till hur förslaget med tid utformat sig men anser förslaget innehåller några frågor som behöver redas ut och innan de kan antas i sin helhet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> P.g.a. det stora antalet dokument i tankarbetsgruppen behandlades alla relaterade dokument för den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar i plenum. Rapporten i INF.44 från det senaste arbetsgruppsmötet i december redovisades i korthet. Särskilt uppmärksamhet lades på undersökningen om nationella system i medlemsländerna så diskuterades en lämplig övergångsperiod för att klara av en sådan omställning. Schweiz ansåg också att de principiella reglerna för det fortsatta arbetet inom arbetsgruppen borde uppdateras p.g.a. att det gått många år sedan arbetsgruppens start. Schweiz uppmanades att återkomma med ett sådant förslag till nästa möte i september. Irland avser även att återkomma till nästa arbetsgruppsmöte i juli för att hitta en lösning för kontrollorgan av typ c som verkar på Irland.</p>
<p>2021/16</p>	<p>Konsekvensändringar i kapitel 6.2 med anledning av det pågående arbetet från den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar. Uppdaterat förslag av INF.46 från senaste Joint-mötet, hösten 2020 (Tyskland)</p> <p>Arbetet från den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar för kapitel 6.8 och avsnitt 1.8.6. och 1.8.7 får vissa konsekvenser i kapitel 6.2 eftersom detta kapitel refererar till 1.8.6 samt 1.8.7. Tyskland har sammanställt och gett förslag till vad de anser är nödvändiga ändringar till följd av arbetet i arbetsgruppen.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer inte förslaget då man, som Sverige tolkat det, föreslår ett tillägg i krav på typ B kontrollorgan utöver de krav som ställs på ett kontrollorgan av typ B i standarden som de ackrediterats mot. Sverige har ställt tolkningsfråga till Tyskland inför mötet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Medlemsländer och branschorgan presenterade sina synpunkter på dokument 2021/16 och resulterade i en uppmaning att fortsätta diskutera dessa vid kommande arbetsgruppsmöte för kontroll och certifiering av tankar i juni. Bl.a. behöver betydelsen av Tysklands uttryck <i>duty holder</i> för kontrollorgan typ B diskuteras vidare.</p>
<p>2021/8</p>	<p>Extra stora tankcontainers: manhål och domluckor 6.8.2.2.4 (Belgien)</p> <p>I RID:s expertkommitté samt arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik diskuterades säkerhetsrelaterade frågor vid transport av extra stora tankcontainrar och det konstaterades att de konstruktionskrav i 6.8.2.2.4 som gäller för tankcontainrar även ska gälla extra stora tankcontainrar. Förslaget avser att införa bestämmelser för utrustning på extra stora tankcontainers i både RID/ADR 6.8.2.2.4 (högra kolumnen) enligt:</p>

	<p><i>“For tank-containers of more than 40,000 litres intended for the carriage of [substances in the liquid state]/[liquids] which are not divided by partitions or surge plates into sections of not more than 7,500 litres capacity: – these openings shall be fitted with closures which are designed for a test pressure of not less than 0.4 MPa (4 bar); – hinged dome covers for tanks with a test pressure of more than 0.6 MPa (6 bar) shall not be permitted.”</i></p> <p>Dessutom föreslås en övergångsbestämmelse enligt: 1.6.4.X Tank-containers constructed before 1 July 2023 in conformity with the requirements applicable until 31 December 2022, but which do not comply with the second paragraph of the requirements of 6.8.2.2.4 applicable as from 1 January 2023 may still be used.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs med reservation att sätta den föreslagna texten inom hakparentes i väntan på ytterligare arbete med extra stora tankcontainers. Den föreslagna texten avser att tillämpas på ämnen i flytande och smält tillstånd.</p>
<p><u>2021/21</u></p>	<p>Definition av extra stor tankcontainer (OTIF:s sekretariat) Extra stora tankcontainers används vid multimodala transporter och sekretariatet anser att behovet av en definition för dessa tankcontainers diskuteras. Vid senaste Joint-mötet lade sekretariatet fram ett förslag (2020/6) som handlade om frågor kring extra stora tankcontainers som tidigare diskuterats inom RID:s arbetsgrupp om tank- och fordonsteknik. Eftersom en av frågorna handlade om tankcontainers med en kapacitet över 40 000 liter men att det saknas en definition för dessa tankcontainers i RID/ADR/ADN så ansåg arbetsgruppen att det fanns ett behov av att se över detta. Tankarbetsgruppen uppmanas även att diskutera om det bör införas en gräns på volymkapacitet i den nuvarande definitionen för tankcontainer. I förslaget finns utdrag ur rapporten från den 18:e sessionen i arbetsgruppen för tank- och fordonsteknik, oktober 2020.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Mötet var eniga om att det behövs en definition av extra stora tankcontainers men kunde inte enas om kriterierna för att bestämma en sådan definition. Några experter ansåg att definitionen borde gå efter vikt med andra av volym eller en kombination av dem båda.</p>
<p><u>2021/11</u> <u>INF.21</u></p>	<p>Översyn av bestämmelserna i RID/ADR 6.8.3.2 för utrustning och automatisk stängning av ventiler vid ångfasen på tankar för brandfarliga och giftiga, kylda kondenserade samt kondenserade gaser (Nederländerna) Nederländerna lade fram ett informellt förslag (INF.13) vid senaste Joint-mötet, hösten 2020. Förslaget fick stöd för deras tolkning att LNG-tankar ska ha automatisk avstängning vid anslutning till ångfasen. På tankar för kylda kondenserade gaser används dessa anslutningar under lastning och lossning för att reglera trycket inuti tanken och ventilerna är öppna under hantering. Vid senaste tankarbetsgruppsmötet</p>

	<p>ansågs det att dessa ventiler ska stängas automatiskt i en nödsituation. Nederländerna återkommer nu med förslag för att återspegla och förtydliga denna linje i avsnitt 6.8.3.2 till 6.8.3.2.7 i RID/ADR. Dokumentet innehåller även förslag på övergångsbestämmelser för de tankar där tre automatiska avstängningsanordningar inte tillämpas idag och som skulle omfattas av denna linje.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Majoriteten experter uttryckte principiellt stöd för Nederländernas förslag. Det framfördes synpunkter att också kylt flytande väte kan kräva ett annat tillvägagångssätt och att kapitel 6.7 också bör ses över. Det föreslogs att organisera en tillfällig arbetsgrupp för att diskutera dessa frågor. Nederländerna ansåg att det krävs ytterligare förbättringar men betonade att viss klargörande om utrustningen på LNG-tankar bör inkluderas i RID/ADR 2023.</p>
<p>INF.11</p>	<p>Förtydligande av icke förstörande provning enligt RID/ADR 6.8.2.1.23 (Storbritannien) 6.8.2.1.23 gäller utförande och kontroll av svetsar. Förutom undantaget i fotnot 7 ska oförstörande provning utföras med radiografi eller ultraljud för att säkerställa kvalitén på svetsarna. Detta ska utföras av antingen tillverkaren eller underhållsverkstaden. Före 2019 var det tydligt att kravet att kontrollera svetsarna med ovanstående metoder skulle tillämpas av tillverkaren och efter 2019 utökades kravet att gälla alla svetsar även för underhållsverkstaden. Storbritannien har samlat kommentarer från det senaste mötet med den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar för att förtydliga kraven kring icke förstörande provning.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs efter vissa korrigeringar i tankarbetsgruppen.</p>
<p>INF.12</p>	<p>Fyllnadsgrad för ämnen som transporteras vid och över 50 °C (Nederländerna) Bestämmelserna i 4.3.2.2.3 reglerar fyllnadsgrad för ämnen som över 50 °C transporteras i tank. Nederländerna anser att texten är öppen för olika tolkningar och önskar tankarbetsgruppens åsikt för de tre frågor som de ställer sig.</p> <p><i>Fråga 1: Provision 4.3.2.2.3 seems to address only carriage above 50 °C on the condition of a heating system. - Is the presence of a heating system on the tank the issue or the use of a heating system? - Is the interpretation correct that in case of carriage above 50 °C without a heating system present of applied on the tank, that there are no requirements at all for a maximum degree of filling?</i></p> <p><i>Fråga 2: Does provision 4.3.2.2.3 apply to liquids carried above 50 °C, or also to solids above the melting point?</i></p>

	<p><i>Fråga 3: The text of provision 4.3.2.2.3 deliberately drafted not to allow heating up above the filling temperature during carriage (not full to more than 95% of its capacity and that the filling temperature is not exceeded, at any time during carriage)?</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar diskussionen under tankarbetsgruppen innan ställningstagande.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Nederländerna ville ha tankarbetsgruppens syn på tolkningen av 4.3.2.2.3 och därmed krävde inte dokumentet något beslut. Flera experter ansåg att bestämmelsen kunde förbättras i linje med 4.2.1.9.5 . Det framkom också önskemål om ytterligare information om ifall ämnet värms upp över 50 °C under transporten. Nederländerna avser att återkomma med ett förslag till ett kommande möte.</p>
<p>INF.14</p>	<p>Användning av spillfri koppling (dry break coupling) (Nederländerna och UIP) Vid Joint-mötet i september 2013 ansåg tankarbetsgruppen att spillfri koppling får användas som andra eller tredje förslutningen i serie enligt 6.8.2.2.2 i RID/ADR. Ett formellt beslut i frågan togs emellertid inte och inga ändringar är gjorda i RID/ADR. Eftersom kopplingens läge eller riktning inte är tydlig föreslår Nederländerna och UIP därför att användningen av dessa kopplingar klargörs genom en informationsfotnot till 6.8.2.2.2.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Alternativ 1 i förslaget antogs efter viss textkorrigering.</p>
<p>INF.15</p>	<p>Förtydligande av kraven på minsta godstjocklek på fackväggar och skvalpskott enligt RID/ADR 6.8.2.1.20 6.8.2.1.19 medger att minsta godstjockleken kan minskas för fackväggar och skvalpskott om kraven i 6.8.2.1.20 (b) är uppfyllda men får inte understiga minsta godstjocklek för tankväggarna. Storbritannien anser att om tanken skyddas av förstärkningsringar enligt kraven i 6.8.2.1.20 (b) så kan kravet på minsta godstjocklek för fackvägg och skvalpskott bli överflödigt. Storbritannien vill höra mötets åsikt i detta krav och det är avsikten med bestämmelserna.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar diskussionen vid mötet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Inget beslut kunde tas angående förtydligande med minsta godstjocklek på fackväggar och skvalpskott och att det kräver ytterligare arbete men tankarbetsgruppen tog fram två olika förslag till lösning och avser att återkomma till frågan vid nästa Joint-möte.</p>
<p>INF.23</p>	<p>RID 6.8.2.1.2 och 6.7.2.2.12: Hållfasthet av extra stora tankcontainer- diskussion för introducering av en ny sort av tankcontainer som kan rangeras över vall (UIP)</p>

UIP anser att det är stor betydelse att diskutera hantering av extra stora tankcontainrar och hur de i framtiden ska klara av att rangeras över vall när dagens krav i RID har en gräns för acceleration på 2G.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Dokumentet inkom för sent för att ta ställning till.

Resultat från Joint-mötet

Mötet kunde inte enas om slutsatser för specifika accelerationer som skulle gälla för extra stora tankcontainers vid växling över standard 2G för RID/ADR. Eftersom detta var en typisk järnvägsfråga ansågs det att detta borde diskuteras ytterligare vid nästa RID-möte.

INF.43

Rapport från tankarbetsgruppen

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Endast rapport från mötet i tankarbetsgruppen

Resultat från Joint-mötet

Resultat enligt rapporten presenteras under respektive förslag i denna dokumentsammanställning

3. Standarder (Standards)

2021/17

Information om pågående arbete inom CEN (CEN)

CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet och om uppdaterad procedur för CEN konsulterna arbete vid nya eller uppdaterade standarder i RID/ADR. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:

Reference	Title
prEN ISO 11623 rev	Gas cylinders - Composite construction - Periodic inspection and testing
prEN 13110 rev	LPG equipment and accessories - Transportable refillable welded aluminium cylinders for liquefied petroleum gas (LPG) - Design and constructio
prEN 14025 rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Metallic pressure tanks - Design and construction
prCEN/TR 15120	Tanks for transport of dangerous goods - Guidance and recommendations for loading, transport and unloading

Standarder som Standardarbetsgruppen under Joint-mötet ska diskutera om de ska refereras till i RID/ADR är de nya ovan och de som är ändrade enligt tabellerna nedan.

”Stage 2” innebär ” en möjlighet till påverkan av det tekniska innehållet i standarden medan ”Stage 3” endast innebär en möjlighet att rösta ”Accept” eller ”Refuse” för standarden som referens i RID/ADR

Standarder vid Stage 2:

Reference	Title
prEN 1439	LPG equipment and accessories - Procedure for checking transportable refillable LPG cylinders before, during and after filling
prEN 12245	Transportable gas cylinders - Fully wrapped composite cylinder
prEN 14427	LPG equipment and accessories – Transportable refillable composite cylinders for LPG - Design and construction
prEN ISO 23826	Gas cylinders - Ball valves - Specification and testing

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
EN ISO 11118:2015/A1:2020	Gas cylinders - Non-refillable metallic gas cylinders - Specification and test methods - Amendment 1 (ISO 11118:2015/Amd 1:2019)
EN ISO 7866:2012/prA	Gas cylinders - Refillable seamless aluminium alloy gas cylinders - Design, construction and testing - Amendment 1 (ISO 7866:2012/DAM 1:2020)

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Endast information. Sverige deltar inte aktivt i standardiseringsarbetet för närvarande.

Resultat från Joint-mötet:

Standardarbetsgruppens arbete redovisas i 2021/7

INF.3

Förtydligande av 1.1.5 Tillämpning av standarder (Storbritannien)

För att förtydliga hur standarder som det refereras till i ADR/RID ska tillämpas föreslår Storbritannien att en anmärkning införs i 1.1.5 enligt:

”Note: A standard provides details on how to meet the provisions of RID/ADR/ADN and may include requirements in addition to those set out in RID/ADR/ADN.”

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs. Storbritannien informerade att de kommer lämna in ett motsvarande förslag till nästa FN:s subkommittémöte.</p>
INF.5	<p>Rapport från standardarbetsgruppens 32:e möte Den 4-5:e februari 2021 hölls ett videokonferensmöte inom standardarbetsgruppen och dokumentet ger en sammanfattning över det pågående arbetet med nya och reviderade standarder inom RID/ADR samt några förslag till ändringar gällande standarder i RID/ADR.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige deltar inte aktivt i Joint-mötets standardiseringsarbete för närvarande.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Jointmötet beslutade att anta föreslagna ändringar från standardarbetsgruppen men väntar med att formellt anta förslag i 4.2 för en slutlig granskning vid nästa Jointmöte.</p>
INF.13	<p>Förtydligande av kraven för tillämpning av standarder i kapitel 6.2 och 6.8 (CEN) CEN anser att man kan förtydliga texten när standarder ska användas enligt kapitel 6.2 och 6.8 och föreslår ändringar i avsnitt 6.2.4.1 och 6.2.4.2 för diskussion och synpunkter under jointmötet. CEN avser att återkomma med officiellt förslag till nästa jointmöte.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> CEN önskade att synpunkter på förslaget skickas till dem och informerade att de avser att återkomma med ett officiellt förslag till nästa Jointmöte.</p>
2021/12 INF.30	<p>RID/ADR 4.1.6.8 och 4.1.6.15 – Krav på skydd av ventiler (EIGA) För att klargöra kraven på skydd av ventiler på tryckkärl så föreslår EIGA ändring av 4.1.6.8 enligt:</p> <p>“(b) Valves are protected by caps <u>or</u> <u>guards</u>. Caps shall possess vent-holes of sufficient cross-sectional area to evacuate the gas if leakage occurs at the valves; (c) Valves are protected by shrouds or <u>permanent protection attachments</u> <u>guards</u>.”</p> <p>Under jointmötet som hölls i september 2020 beslutades några ändringar av tabell 4.1.6.15 och EIGA föreslår nu även några redaktionella ändringar av tabell 4.1.6.15 med syfte att klargöra när standarderna ska tillämpas.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p>

	<p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget enligt inf.30 antogs.</p>
<p>4. Tolkning av RID/ADR/ADN</p>	
	<p>Inget togs upp under denna punkt</p>
<p>5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)</p>	
<p>5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)</p>	
<p><u>2020/51</u> <u>2020/51-rev.1</u></p>	<p>Transport av polymeriserande ämnen som avfall (Tyskland) Vid transport av polymeriserande ämnen som avfall kan det vara svårt att följa tillämpliga bestämmelser för temperaturkontroll i 7.1.7.3 och 7.1.7.4 samt 5.4.1.2.3.1.</p> <p>Dokument 2020/51 diskuterades på senaste jointmötet, september 2020 och Tyskland informerade då att man tänkte återkomma med ett uppdaterat förslag på ny särbestämmelse för ämnen som tilldelats SP 386. Detta för att ange vad som gäller för polymeriserande ämnen som avfall och transporteras till slutligt omhändertagande eller återvinning.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer inte förslaget som det är formulerat i 2020/51, då alla ämnen med denna särbestämmelse skulle omfattas vilket skulle innebära för stora lättnader.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> En ny särbestämmelse antogs enligt det reviderade förslaget i 2020/51-rev.1.</p>
<p><u>2021/13</u> <u>INF.22</u></p>	<p>Namn och beskrivning för UN 2426 AMMONIUMNITRAT, FLYTANDE högkoncentrerad lösning (Spanien) Spanien återkommer med ett uppdaterat förslag där man vill harmonisera namn och beskrivning för UN2426 mellan FN-rekommendationerna, IMDG-koden och RID/ADR/ADN. Spanien föreslår att harmonisera utifrån IMDG-koden vilken ligger mer i linje med FN-rekommendationerna.</p> <p>Namn och beskrivning i Tabell A och B ändras till UN2426 AMMONIUM NITRATE, LIQUID, (hot concentrated solution)</p> <p>SP644 ändras enligt följande:</p> <p>SP 644: "This substance is admitted for carriage, provided that:</p> <ul style="list-style-type: none"> - The pH is between 5 and 7 measured in aqueous solution of 10% of the substance carried; - <u>The solution does not contain more than 93% ammonium nitrate. The solution shall contain at least 7% of water;</u> - The solution does not contain more than 0.2% combustible material or chlorine compounds in quantities such that the chlorine level exceeds 0.02%; <u>and</u>

	<p><u>- The maximum allowable transport temperature of the solution shall be 140 °C.</u></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige anser inte att detta ska diskuteras på Joint-mötet utan först behandlas på FN:s subkommitté. Sveriges synpunkter på förslaget finns i INF.22</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs förutom att kravet på minst 7 % vatteninnehåll och temperaturbegränsningen. Spanien kommer ta upp dessa frågor på FN - Subkommitté mötet.</p>
<p>2021/14</p> <p>INF.38</p>	<p>Namn och beskrivning för UN1012 1-BUTEN, eller cis-2-BUTEN, BUTENER, blandning (Spanien) Spanien återkommer med ett uppdaterat förslag där man vill harmonisera namn och beskrivning för UN1012 mellan FN-rekommendationerna, och RID/ADR Spanien föreslår att harmonisera utifrån IMDG-koden vilken ligger mer i linje med FN-rekommendationerna.</p> <p>Namn och beskrivning i Tabell A och B ändras till: UN1012 BUTEN</p> <p>Införa särbestämmelse 398 enligt nedan för UN1012:</p> <p>“SP 398: This entry applies to mixtures of butylenes, 1-butylene, cis-2-butylene and trans-2-butylene. For isobutylene, see UN 1055”</p> <p>I dokumentet så föreslås det även några efterföljande konsekvensändringar i tabell B, P200 och 4.3.3.2.5</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Ett reviderat förslag togs fram under jointmöte i INF.38 som ska tas upp för diskussion på harmoniseringsgruppens nästa möte i april. Spanien återkommer i detta ämne vid nästa jointmöte.</p>
<p>2021/15</p>	<p>Harmonisering av texten i SP 593 och 5.5.3 (Spanien) Spanien återkommer till problemet med att texten i SP593 och avsnitt 5.5.3 inte överensstämmer vilket även diskuterades vid förra mötet.</p> <p>I särbestämmelse SP 593 anges att ADR/RID inte behöver följas om gas som används för kylning av medicinska eller biologiska prover förvarade i kärl med dubbla väggar som uppfyller förpackningsinstruktion P203 punkt (6) för öppna kryokärl och kraven i 5.5.3. Spanien anser att SP 593 inte är kompatibel med kraven i 5.5.3 och föreslår två olika alternativ på ändring av SP 593.</p> <p>Förslag A, ändra SP 593 enligt: “SP 593: This gas, <u>when used intended for the cooling goods not fulfilling the criteria of any class</u>, e.g. medical or biological specimens, if contained in double wall</p>

	<p>receptacles which comply with the provisions of packing instruction P203, paragraph (6) for open cryogenic receptacles of 4.1.4.1, is not subject to the requirements of RID/ADR except as specified in 5.5.3.”</p> <p>Förslag B: Ta bort SP 593 från tabell A i kapitel 3.2 för alla UN nummer med förpackningsinstruktion P203 angivet samt ta bort SP 593 i kapitel 3.3</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslag B.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Alternativ A antogs som en tillfällig lösning. Spanien kommer ta upp frågan på nästa FN - Subkommitté mötet i syfte att undersöka om exempelvis en ändring av 5.5.3 kan göras så det blir tydligare i regelverket.</p>
<p>INF.28</p> <p>INF.39</p>	<p>Förslag till ändring av kapitel 1.2 i RID/ADR (Portugal) Portugal föreslår att avsnitt 1.2.1 rensas på förkortningar och att förklaringar på dessa flyttas till ett nytt avsnitt 1.2.3 Liknande ändring har införts i IMDG-koden.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget men anser att det är av mer administrativ betydelse.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget enligt inf.39 antogs efter mindre justeringar.</p>
<p>INF.7</p>	<p>Tillägg till definitionerna i avsnitt 1.2.1 (Sekretariatet) Förslaget berör endast ADN</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Berör inte Sverige.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Sekretariatet kommer till nästa jointmöte ta fram ett förslag på att komplettera definitioner i ADR/RID med de olika betydelsena på CMR.</p>
<p>INF.34</p>	<p>Särbestämmelse 363 (Schweiz) Schweiz föreslår en anmärkning i särbestämmelse 363 som förtydligar att det är tillåtet vid transport av UN 3528 och UN 3530 att låta etiketter sitta kvar på motorer eller maskiner som innehåller mindre än 60 liter flytande bränsle och har en volym på mer än 450 liter.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet inkom sent och kunde inte samrådas. Sverige avvaktar sitt ställningstagande för att lyssna in diskussionen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs</p>

5 (b) Nya frågor (New proposals)

<p>2021/1</p> <p>INF.41</p>	<p>Förslag på nya bestämmelser för transport med smält aluminium UN3257 (Tyskland)</p> <p>I Tyskland transporteras smält aluminium med klassificeringen UN 3257 Vätska, förhöjd temperatur, n.o.s i specialcontainrar enligt nationella bestämmelser och särbestämmelse VC3 i delavsnitt 7.3.3.1 i ADR/RID.</p> <p>Tyskland vill införa en ny särbestämmelse ”AP11” för transport av UN 3257 i bulkcontainer där man specificerar lämpliga minikrav på specialcontainrar med smält aluminium.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige inväntar mer information innan ställningstagande men ställer oss principiellt positiva. Bra om bestämmelserna tydliggörs i ADR för särskilt utrustade bulkcontainrar.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Jointmötet ansåg att en informell arbetsgrupp bör ta fram ett förslag på bestämmelser för transport med smält aluminium. Förslaget till arbetsgruppens mandat i inf.41 antogs.</p>
<p>2021/2</p>	<p>RID/ADR 1.8.7.2.3 – Dokumentation som ska bifogas med typgodkännandet (Tyskland)</p> <p>Enligt Tyskland så bifogas vanligtvis den fullständiga tekniska dokumentationen till testrapporten som ligger till grund för typgodkännandet enligt 1.8.7.2.3 (f). För att undvika onödig administrativ börda föreslår Tyskland en ändring av sista stycket i 1.8.7.2.3 enligt:</p> <p>“A list of the relevant parts of the technical documentation shall be annexed to the certificate (see 1.8.7.7.1), <u>insofar as this technical documentation is not already annexed to the design type test report.</u>”</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Förslaget antogs inte, Tyskland drog tillbaka förslaget.</p>
<p>2021/4</p>	<p>Övervakningskrav för detonatorer (Sekretariatet)</p> <p>När man införde tre nya UN nr för detonatorer så missade man att lägga UN511 i 1.1.3.6.2 och 1.10.4. i RID/ADR. Med detta förslag från sekretariatet så rättas det till och harmoniseras med FN-rekommendationerna.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Förslaget antogs</p>
<p>2021/9</p>	<p>Transport av tryckkärl godkända i USA (DOT-flaskor) (EIGA)</p>

<p>INF.24</p>	<p>EIGA informerar att Departement of transportation i USA publicerade i november 2020 ett förslag till ändring av 49CFR som tillåter import och export av Pi-märkta tryckkärl till och från USA på ett motsvarande som den föreslagna texten i INF.44 från jointmötet i september 2019 tillåter import/export av DOT-märkta tryckkärl till och från länder som är anslutna till ADR/RID.</p> <p>EIGA föreslår att den föreslagna texten i INF.44 ska användas för införande i ADR/RID.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige är positiva till att den föreslagna texten införs i ADR/RID så snart som ett motsvarande avtal är klart från amerikanskt håll.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget enligt inf.24 antogs efter mindre justering.</p>
<p>2021/20</p> <p>INF.8</p>	<p>RID/ADR 6.2.3.1.5 – Tryckavlastningsanordningar på Acetylenflaskor (Tyskland)</p> <p>Enligt 6.2.3.1.5 får inte acetylenflaskor förses med smältsäkringar. Men om en acetylenflaska förses med en tryckavlastningsanordning och den aktiveras så är det risk för ett ostoppbart sönderfall i flaskan och skulle innebära en hög risk att flaskan rämman enligt Tyskland och därför föreslår de att 6.2.3.1.5 ändras enligt förslaget i INF.8</p> <p>“Acetylene cylinders shall not be fitted with fusible plugs <u>or any other pressure relief devices.</u>”</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget enligt inf.8 antogs.</p>
<p>2021/22</p> <p>INF.40</p>	<p>Stuvningsintyg för containrar/fordon enligt 5.4.2 (Nederländerna)</p> <p>Enligt ADR/RID krävs bara ett stuvningsintyg om landtransporten efterföljs av en sjötransport. Nederländerna anser att detta krav bör tas bort för att göra det möjligt för avsändaren att skicka stuvningsintyget digitalt till hamnen/rederiet för den efterföljande sjötransporten.</p> <p>I dokumentet föreslår Nederländerna några ändringar som man vill höra mötets synpunkter på inför ett kommande förslag till nästa jointmöte.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget enligt inf.40 antogs.</p>
<p>INF.4</p>	<p>Ändring av inledande mening i avsnitt 7.4.1 angående bestämmelser för transport i tank (EASA)</p>

	<p>EASA anser att första meningen i 7.4.1 är otydlig och bör förtydligas då den engelska utgåvan endast talar om uttrycket "code" om kolumn 10 och 12 i tabell A. Det bör tydligt framgå att referensen till kolumn 10 avser instruktioner och kolumn 12 avser tankkod enligt förslaget:</p> <p><i>"Dangerous goods may only be carried in tanks when a code <u>tank instruction</u> is shown in column (10) or <u>when a tank code is shown in column (12) of Table A of Chapter 3.2, or when a competent authority has issued an authorisation in accordance with the conditions specified in 6.7.1.3."</u></i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs</p>
<p><u>INF.17</u></p>	<p><u>Övergångsbestämmelse för förpackningar till miljöfarliga färger (CEPE)</u> Många vattenfärger kommer att klassificeras som UN 3082 PG III pga. en ändring av CLP regelverket som träder ikraft 1 mars 2022. Denna ändring innebär enligt CEPE svårigheter för industrin att få fram godkända förpackningar i tid och föreslår en övergångsperiod där Miljöfarliga ämnen UN 3082 PG III får transporteras i icke typgodkända förpackningar med volym upp till 30 liter fram till 30 juni 2027.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att förslaget måste specificeras mer så att undantaget inte omfattar alla miljöfarliga ämnen och att övergångsperioden är för lång</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Mötet ansåg att förslaget måste specificeras mer så att undantaget inte omfattar alla miljöfarliga ämnen. Synpunkter kan skickas till CEPE som avser att återkomma med ett förslag vid nästa jointmöte.</p>
<p><u>INF.19</u></p>	<p><u>Förslag på mandat och villkor för uppstart av informell arbetsgrupp "e-learning" (IRU)</u> Vid jointmötet i september 2020 presenterade IRU ett förslag på vägledning för Online repetitionsutbildning för förare. Jointmötet ansåg att en informell arbetsgrupp bör arbeta med att ta fram ett förslag på vägledning. I inf.19 föreslår IRU mandat och villkor för denna arbetsgrupp.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige tycker inte att utbildningen ska regleras i detalj utan behörig myndighet ska kunna reglera detta. Grundkravet ska dock vara lärarledd utbildning.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> IRU kommer organisera ett uppstartsmöte för att ta fram ett förslag på mandat för en informell arbetsgrupp inför diskussion och beslut på nästa Joint-möte.</p>
<p><u>INF.36</u></p>	<p><u>Klassificering av UN 1010 Butadiene, stabiliserade (CEFIC)</u></p>

	<p>Benämningen av UN 1010 i tabell A B ändrades i ADR/RID 2021 Koncentrationen av butadien som produceras i Europa varierar vanligtvis mellan 20 och 40 % enligt CEFIC. Detta leder till praktiska problem vid tillämpningen av reglerna. CEFIC förslår en man ska gå tillbaka till samma benämning som användes i ADR/RID 2019</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet inkom sent och kunde inte samrådats. Sverige avvaktar sitt ställningstagande för att lyssna in diskussionen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget fick inget stöd från jointmötet och man rekommenderade CEFIC att ta fram ett förslag på ett Multilateralt avtal som en temporär lösning och ta upp frågan på nästa FN – Subkommitté möte.</p>
6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)	
<p>2021/18</p> <p>INF.26</p> <p>INF.27</p> <p>INF.42</p>	<p>Rapport från den informella arbetsgruppens möte om transport av farligt avfall (FEAD).</p> <p>Information om gruppens arbete samt arbetsgruppens förslag på två olika alternativ som förtydligar hur uppgifter om vikt ska anges vid transport av avfall som klassas som farligt gods:</p> <p>Alternativ A: En ny anmärkning efter 5.4.1.1.1 (f) införs som tillåter att man uppskattar vikten vid transport avfall klassat som farligt gods.</p> <p>Alternativ B: Införa ett nytt stycke i 5.4.1.1.3 som tillåter att man uppskattar vikten vid transport avfall klassat som farligt gods.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige föredrar alternativ B men anser att texten kan förenklas och att man måste se över terminologin i föreslagen text.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Alternativ B antogs preliminärt efter några ändringar. I inf.42 finns det uppdaterade förslaget. Jointmötet kommer ta beslut om förslaget vid nästa jointmöte.</p>
7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)	
	<p>Inget togs upp under denna punkt</p>
8. Kommande arbete (Future work)	
	<p>Nästa Jointmöte kommer att hållas i Bern 21 september-1 oktober 2021.</p>
9. Övriga frågor (Any other business)	
<p>INF.3 (2020)</p>	<p>Begäran om konsultativ status från European Recycling Industries'Confederation (EuRIC) (Sekretariatet)</p> <p>European Recycling Industries' Confederation (EuRIC) ansöker om konsultativ status. EuRIC är en branschorganisation som företräder återvinningsföretag i 21 olika länder Europa. Företagen som de representerar är verksamma inom insamling, bearbetning, återvinning, transport och handel med en mängd olika återvinningsbara</p>

	<p>material (metaller, papper, plast, glas, däck och därefter). Den svenska branschorganisationen Återvinningsindustrierna är medlemmar i EuRIC.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige tar inte ställning i frågan utan lämnar det åt sekretariatet att avgöra.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> EuRIC var inte närvarande på mötet så deras begäran om konsultativ status togs inte upp. Frågan kommer tas upp på nästa jointmöte om EuRIC är närvarande då.</p>
<p>INF.6</p>	<p>Riktlinjer för tillämpning av 5.4.0.2 i RID/ADR/AND – användning av datamodellen i relation till eFTI-bestämmelserna (elektronisk godstransportinformation) (Frankrike och Tyskland) Information om den senaste utvecklingen av riktlinjerna för tillämpning av 5.4.0.2 och arbetsgrupper som startas under Digital Transport and Logistics Forum (DTLF) för att stödja EU-kommissionen att inför eFTI-regelverket, EU förordningen 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation. eFTI- förordningen ger en allmän ram för elektronisk kommunikation mellan ekonomiska aktörer och myndigheter. Frankrike och Tyskland önskar att Jointmötet diskuterar hur underhållet av detta ska hanteras i framtiden</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige är positiva till att Jointmötet diskuterar hur riktlinjerna ska hanteras i framtiden.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Jointmötet ansåg att det vartannat år kommer finnas behov att anpassa datamodellen från DTLF för transport av farligt gods och att strukturen som finns för harmoniseringsarbetsgrupp kan användas till det.</p>
10. Antagande av rapporten (Adoption of the report)	
	<p>Rapporten från mötet antogs</p>