



Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enheten för säker hantering av farliga ämnen
Brita Skärdin, Johan Karlsson, Henric Strömberg

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

Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, 17-27 September 2019 in Geneva

Sverige representerades av Brita Skärdin, Johan Karlsson och Henric Strömberg, MSB, enheten för säker hantering av farliga ämnen.

Vid mötet deltog 20 nationer med rösträtt samt 12 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, Italien, Kroatien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Rumänien, Schweiz, Slovakien, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, USA och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer var representerade:

Liquid Gas Europe (AEGPL); European Chemical Industry Council (CEFIC); European Committee for Standardization (CEN); International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR); Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA); European Conference of Fuel Distributors (ECFD); European Cylinder Makers Association (ECMA); European Industrial Gases Association (EIGA); European Federation for Waste Management and Environmental Services (FEAD); International Road Transport Union (IRU); International Tank Container Organization (ITCO); International Union of Railways (UIC); International Union of Private Wagons (UIP)

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)

v	Titel och sammanfattning
1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)	
155	Agenda för mötet
155/Add.1	Lista över dokument under varje agendapunkt
INF.1	
INF.2	
INF.26	Tidtabell för mötet

2. Tankar (Tanks)	
<p>2019/24</p> <p>INE.33</p> <p>Schweiz</p>	<p>Förtydligande av det skydd som kräv för utrustningsdetaljer som monteras på övre del av slamsugartank (Storbritannien)</p> <p>Storbritannien återkommer med ett reviderat förslag på ändring i 6.10.3.1 för att klargöra att kraven på skydd av armatur på tankens övre del enligt 6.8.2.1.28 även gäller utrustning som placeras i det så kallade "skyddade området" på slamsugartankens övre del. Förslaget innehåller även en ny övergångsbestämmelse där slamsugartankar konstruerade före 1 juli 2021 enligt gällande krav till och med 31 december 2020 men som inte uppfyller kraven i 6.8.2.1.28 som gäller från 1 januari 2021 kan fortsatt användas.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer inte Storbritanniens förslag till ändring då det inte är möjligt att införa skydd av armatur på alla typer av slamsugartankar. Sverige stödjer ett förtydligande av bestämmelserna och anser att frågan behöver utredas mer innan en ny ändring införs.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Förslagen på ändring i 6.10.3.1 för att klargöra kraven på skydd av armatur på tankens övre del antogs inte. Det rådde delade meningar i tankarbetsgruppen, flera deltagare ansåg att 6.8.2.1.28 aldrig var avsett att tillämpas när utrustning placerats i så kallat "skyddat område", medan andra ansåg att ytterligare skydd krävs enligt 6.8.2.1.28. Men man var överens om att 6.8.2.1.28 ger en flexibilitet hur skydd av armatur på tanken övre del kan utformas.</p>
<p>2019/25</p> <p>INE.18</p>	<p>Tolkning av konstruktionskrav för öppningsbara gavlar för slamsugartankar (Storbritannien)</p> <p>Storbritannien arbetar med att ta fram en vägledning hur kapitel 6.10 ska tolkas och som ska användas som stöd för kontrollorgan och tillverkare. Storbritannien frågar om deras tolkning av 6.10.3.5 (e) "Åtgärder ska ha vidtagits för att skydda gaveln och förhindra den från att öppnas om fordonet, tankcontainern eller växeltanken välter" överensstämmer med övriga medlemsländers tolkning av denna bestämmelse.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige anser att Storbritanniens tolkning av konstruktionskraven för öppningsbara gavlar i dokumentet är rimlig och kan stödjas.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Flera deltagare i tankarbetsgruppen informerade om att det förekommer likande konstruktioner i deras länder utan några incidenter eller ytterligare skydd. Men man noterade även att konstruktionerna är mer robusta än exemplet i dokumentet.</p> <p>Förslaget antogs inte.</p>

<p>2019/26</p>	<p>Förslag på ändring av kravet för slamsugartankar i 6.10.3.8 att utloppet från kompressor/vakuumpump ska vara anordnat så brandfarliga eller giftiga ångor leds till ett annat ställe där de inte utgör fara (Storbritannien)</p> <p>Enligt 6.10.3.8 ska utloppet från kompressor/vakuumpump på en slamsugartank anordnas så att ångorna leds till ett ställe där den inte utgör någon fara. Storbritannien föreslår ett tillägg i 6.10.3.8 som tillåter att en slang/rör ansluts till utloppet för att avleda farliga ångor. En ny text i 4.5.2 föreslår också som förtydligar att sådan slang/rör ska anslutas innan lastningen påbörjas.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige anser att dagens bestämmelser är tydliga när det gäller att farliga ångor ska ledas bort och anser att det inte behöver beskrivas i detalj hur detta ska lösas. Sverige anser att det inte finns något som hindrar att en slang kan kopplas på och användas för att leda bort de farliga ångorna ytterligare.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Texten i förslaget ansågs överflödigt då mötet det enligt 6.10.3.8 inte finns något som hindrar att en slang kan kopplas på och användas för att leda bort de farliga ångorna ytterligare. Men mötet antog att en anmärkning till 6.10.3.8 (a) ska läggas till enligt:</p> <p><i>“Note: this requirement may for example be complied with by the use of a vertical pipe or a low-level outlet with a connection which allows, when necessary, attachment of a hose. “</i></p>
<p>2019/39</p> <p>INF.47</p>	<p>6.8.2.1.18 Tankar med cirkulärt tvärsnitt, Guideline för tillämpning av fotnot 3 (Storbritannien)</p> <p>Vid tidigare möten har ändringar i 6.8.2.18 diskuterats och preliminärt antagits. Bestämmelserna är dock beroende av att ändringar görs i standard EN 13094 och sattes därför inom hakparentes eftersom standarden är under revidering. Storbritannien föreslår en guideline som görs tillgänglig på FN:s hemsida om inte standard EN 13094 hinner färdigställas, så att hakparentes vid fotnot 3 i 6.8.2.18 kan tas bort innan beslut om 2021 års utgåva av ADR tas.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Mötet genomförde några ändringar i föreslagen vägledning, se INF.47. Det föreslogs att WP.15 mötet i november kan besluta om vägledningen ska publiceras på FN:s hemsida om inte standard EN 13094 hinner färdigställas i tid.</p>

<p>2019/40</p> <p>INF.17</p> <p>INF.19</p>	<p>Rapport från informella arbetsgruppen avseende kontroll och certifiering av tankar (Storbritannien)</p> <p>Dokumenterna är i första hand ett informationsdokument avseende kommande förslag på ändringar i 1.8.6, 1.8.7, 6.2 och 6.8.</p> <p>INF.19 innehåller arbetsgruppens förslag på ändringar i avsnitt 1.8.6, 1.8.7 samt kapitel 6.8</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Främst information om de frågor som behöver arbetas vidare med i arbetsgruppen inför ett kommande förslag. Sverige ställer sig positivt till hur förslaget med tid utformat sig och håller en dialog med Swedac.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Mötet fick ta del av nuvarande status från arbetet inom den informella arbetsgruppen avseende kontroll och certifiering av tankar. Några ändringar i 1.8.6, 1.8.7 samt 6.2 och 6.8 gjordes. Ändringarna återfinns i INF.19 Rev.1 och INF.16 Rev.1.</p> <p>Medlemsländerna uppmanades att inkomma med kommentarer till arbetsgruppen innan 31. oktober 2019. Arbetsgruppens nästa möte är planerat att hållas i London 11-13 december. Detta med förhoppning att kunna lägga fram ett officiellt förslag till Joint-mötet i mars.</p>
<p>2019/40</p>	<p>Förslag på förtydligande av 6.9.1.3 i RID/ADR angående uppvärmningsanordningar i tankar av fiberarmerad plast (Nederländerna)</p> <p>Nederländerna föreslår att texten i 6.9.1.3 gällande att tankar av fiberarmerad plast inte får ha uppvärmningsanordningar ska tas bort och föreslår istället att införa bestämmelsen att uppvärmningsanordningar inte får användas i tankar av fiberarmerad plast i avsnitt 4.4.2.3 i ADR/RID</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer inte förslaget. Att tillåta uppvärmningsanordningar i dessa tankar men inte tillåta användning av dem skulle bli mycket svårt att upptäcka vid tillsyn samt att det möjliggör en otillåten användning.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Förslaget antogs inte. Mötet ansåg det är bättre att vänta in resultatet från den informella arbetsgrupp som arbetar med att utveckla bestämmelserna för FRP-tankar i FN-rekommendationerna. Som en tillfällig lösning för FRP-tankar med värmeelement föreslås att värmeelementen tas ur funktion av operatören i väntan på arbetsgruppens resultat.</p>

<p>INE.4</p>	<p>Harmonisering mellan olika språk (OTIF) I samband med arbetet av det nya kapitlet i SMGS, bilaga 2, som berör kraven på konstruktion och kontroll av tankar, har några språkliga olikheter upptäckts i RID/ADR.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer de föreslagna ändringarna från OTIF.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Ändringen i 1.2.1 och 6.8.2.1.11 i den engelska versionen av ADR/RID enligt förslaget antogs, men inte ändring av 6.8.2.2.2 då mötet ansåg att texten i förslaget inte var lämplig.</p>
<p>INE.15</p>	<p>Ändrad last i tankfordon (Sekretariatet) Vid WP.15 mötet den 13-17 maj 2019 beslutades att Schweiz tolkningsdokument 2019/9 från senaste WP.15 mötet ska diskuteras Joints-mötets tankarbetsgrupp. I dokumentet beskrivs ett exempel där en tankbilsförare transporterat bensin i tre tankfack. Senare tömdes facken varav två istället fylldes med biodiesel (FAME) som enligt säkerhetsdatabladet inte uppfyllde klassificeringskriterierna för farligt gods. Slangar och röranslutningar gjordes inte rent innan fyllningen och ca 30-40 liter bensin pressades in i tankarna från fyllningsrören. Det mittersta facket fylldes till hälften med biodiesel och innehöll ca 2-3 m² bensinångor. Föraren var medveten om detta och lät därför bilen vara skyltad som för transport av UN 1202 vilket medförde problem vid en poliskontroll. Frågan är nu om det finns anledning att se över bestämmelserna i ADR när det gäller fyllning av nytt ämne, t.ex. förekomsten av tidigare ämne i slangar och fyllningsrör? I Inf.18 från senaste WP.15 mötet föreslår Storbritannien tillägg i slutet av 5.3.1.6.1 enligt: <i>“If the subsequent load is not dangerous, the placards for the previous load shall continue to be displayed”</i></p> <p>Storbritannien föreslår även ett tillägg i slutet 5.3.2.1.8 enligt: <i>“Plates shall not be removed or covered where, according to 5.3.1.6.1, placards for the previous load shall continue to be displayed.”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige anser att en fortsatt diskussion är nödvändig men kan inte stödja Storbritanniens förslag till WP.15-mötet inte kan stödjas. Detta skulle innebära att ett fordon som inte transporterar farligt gods skall skyltas om föregående last innehöll farligt gods. Detta kan innebära problem för räddningstjänsten om transportenheten visar felaktig information.</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p>

	<p>Mötet konstaterade att tankfacken på tankbilar töms väl och det endast blir bara en mindre mängd bränsle vid tömning av tankfacken men att det även, beroende på konstruktion, kan finns rester kvar av bränsle i rör och pumpar. Vidare ansåg mötet att det är korrekt att märka fordonet enligt 5.3.2.1.7 vid transport av exempelvis biodiesel och fordonet samtidigt har ett tömt, ej rengjort tankfack som tidigare innehållit exempelvis bensin. Om detta förfarande kan tillämpas på rester av bränsle i rör och pumpar kunde mötet inte ge något svar på.</p>
<p><u>INF.21</u></p>	<p>Tankkoder som inte överensstämmer med tanken (Polen) Polen menar att de tankkoder som har tilldelats en viss tank inte alltid överensstämmer fullt ut med tankens konstruktion/utrustning. Som exempel nämndes en tank vars kod (LGBF) kräver luftningsanordningar. Tanken var dock utrustad med säkerhetsventiler vilka inte uppfyllde kraven på minsta kalkyltryck. Polen undrade nu om bestämmelserna för tankkodning bör ses över för att göras tydligare.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet från Polen inkom sent vilket inte möjliggjorde en preliminär åsikt inför mötet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>
<p><u>INF.29</u></p>	<p>Hänvisning till standarder i tabell 6.8.2.6.1 för konstruktion och tillverkning tankar och utrustning (Frankrike) I tabell 6.8.2.6.1 anges standarder som ska tillämpas vid utfärdande av typgodkännande till tankar. Frankrike anser det kan uppstå oklarheter när nya standarder för utrustning införs i tabellen och giltiga typgodkännande inte hänvisar till de nya införda standarderna. Måste befintliga typgodkännande förnyas eller uppdateras med referens till de införda standarderna.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet från Frankrike inkom sent vilket inte möjliggjorde en preliminär åsikt inför mötet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle</p>

<p>INE.27</p>	<p>Återkommande och mellanliggande kontroll av tankar för kylda och kondenserade gaser (Frankrike)</p> <p>I 6.8.3.4.6 anges tidperioden för när återkommande- och mellanliggande kontroll ska genomföras på tankar för kylda och kondenserade gaser. Enligt Frankrike är det lättare att missförstå 6.8.2.4.6 och föreslår därför en ändring så blir tydligare att den första mellanliggande kontrollen utförs senast 3 år efter första kontroll och därefter utförs senast 6 år efter varje återkommande kontroll</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Dokumentet från Frankrike inkom sent vilket inte möjliggjorde en preliminär åsikt inför mötet.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle</p>
<p>INE.37</p>	<p>Förfrågan om tankarbetsgruppens synpunkter på ett tillbud vid transport av LPG i tankbil som orsakats av järnpartiklar i gasen (Polen)</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Dokumentet från Polen inkom sent vilket inte möjliggjorde en preliminär åsikt inför mötet.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle</p>
<p>INE.38</p>	<p>Förslag på ändring av terminologi i 6.8.2.1.20 (Frankrike)</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Dokumentet från Frankrike inkom sent vilket inte möjliggjorde en preliminär åsikt inför mötet.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslaget antogs</p>
<p>INE.39</p>	<p>Ändringar av övergångsbestämmelser för tankar i kapitel 1.6 (Frankrike)</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Dokumentet från Frankrike inkom sent vilket inte möjliggjorde en preliminär åsikt inför mötet.</p>

	<p>Resultat från Joint-mötet: Mötet ansåg att övergångsbestämmelserna måste utredas mer innan beslut för att ta bort dem kan tas. Frankrike återkommer med ett nytt förslag till tankarbetsgruppen nästa möte i mars 2020.</p>
INF.45	<p>Tankarbetsgruppens rapport För detaljerad redovisning av ovanstående förslag och tillhörande diskussioner hänvisas till Tankarbetsgruppens rapport som återfinns i INF.45</p>

3. Standarder (Standards)

<p>2019/46</p> <p>INF.32</p> <p>INF.41</p> <p>INF.50</p>	<p>Information om pågående arbete inom CEN (CEN) CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Reference</th> <th>Title</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>prEN 12245 rev</td> <td>Transportable gas cylinders Fully wrapped composite cylinders</td> </tr> <tr> <td>prEN ISO 11114-2 rev</td> <td>Gas cylinders - Compatibility of cylinder and valve materials with gas contents - Part 2: Nonmetallic material</td> </tr> <tr> <td>EN 14071:2015+A1:2019</td> <td>LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels - Ancillary equipment</td> </tr> <tr> <td>prEN 14427 rev</td> <td>LPG equipment and accessories - Transportable refillable fully wrapped composite cylinders for LPG - Design and construction</td> </tr> </tbody> </table> <p>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.</p> <p>”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</p> <p>Standarder vid Stage 2:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Reference</th> <th>Title</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EN 16728:2016+A1:2018/prA2:2019</td> <td>LPG equipment and accessories - Transportable refillable LPG cylinders other than traditional welded and brazed steel cylinders - Periodic inspection</td> </tr> </tbody> </table>	Reference	Title	prEN 12245 rev	Transportable gas cylinders Fully wrapped composite cylinders	prEN ISO 11114-2 rev	Gas cylinders - Compatibility of cylinder and valve materials with gas contents - Part 2: Nonmetallic material	EN 14071:2015+A1:2019	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels - Ancillary equipment	prEN 14427 rev	LPG equipment and accessories - Transportable refillable fully wrapped composite cylinders for LPG - Design and construction	Reference	Title	EN 16728:2016+A1:2018/prA2:2019	LPG equipment and accessories - Transportable refillable LPG cylinders other than traditional welded and brazed steel cylinders - Periodic inspection
Reference	Title														
prEN 12245 rev	Transportable gas cylinders Fully wrapped composite cylinders														
prEN ISO 11114-2 rev	Gas cylinders - Compatibility of cylinder and valve materials with gas contents - Part 2: Nonmetallic material														
EN 14071:2015+A1:2019	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels - Ancillary equipment														
prEN 14427 rev	LPG equipment and accessories - Transportable refillable fully wrapped composite cylinders for LPG - Design and construction														
Reference	Title														
EN 16728:2016+A1:2018/prA2:2019	LPG equipment and accessories - Transportable refillable LPG cylinders other than traditional welded and brazed steel cylinders - Periodic inspection														

prEN 12493 rev	LPG equipment and accessories - Welded steel pressure vessels for LPG road tankers - Design and manufacture
prEN 13953 rev	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for transportable refillable cylinders for Liquefied Petroleum Gas (LPG)
EN 1440:2016+A1:2018 /prA2:2019	LPG equipment and accessories - Transportable refillable traditional welded and brazed steel Liquefied Petroleum Gas (LPG) cylinders - Periodic inspection
prEN 13094	Tanks for the transport of dangerous goods – Metallic gravity discharge tanks – Design and construction
prEN ISO 11114-1	Gas cylinders - Compatibility of cylinder and valve materials with gas contents - Part 1: Metallic materials

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
FprEN ISO 9809-1	Gas cylinders - Design, construction and testing of refillable seamless steel gas cylinders and tubes - Part 1: Quenched and tempered steel cylinders and tubes with tensile strength less than 1100 MPa
FprEN ISO 9809-2	Gas cylinders - Design, construction and testing of refillable seamless steel gas cylinders and tubes - Part 2: Quenched and tempered steel cylinders and tubes with tensile strength greater than or equal to 1100 MPa
FprEN ISO 9809-3	Gas cylinders - Design, construction and testing of refillable seamless steel gas cylinders and tubes - Part 3: Normalized steel cylinders and tubes
EN ISO 10462:2013/prA1 00023207	Gas cylinders - Acetylene cylinders - Periodic inspection and maintenance - Amendment 1 (ISO 10462:2013/DAM 1:2018)
EN ISO 10460:2018	Gas cylinders - Welded aluminium-alloy, carbon and stainless steel gas cylinders - Periodic inspection and testing

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

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

Resultat från Joint-mötet:

	Standardarbetsgruppens diskussion redovisas i INF.50
2019/35	<p>Utgåva på standarderna EN ISO/IEC 17025 och EN ISO/IEC 17020 (Finland)</p> <p>Finland anser att man i ADR inte ska behöva ange utgåvan på standarderna EN ISO/IEC 17025 och EN ISO/IEC 17020 eftersom ackreditering ska göras enligt senaste versionen av dessa standarder. Man vill höra Joint-mötets synpunkter om utgåva måste anges eller inte. Förslaget innehåller ett förslag på ändring där utgåvan inte anges och ett förslag där utgåvan ska anges i ADR/RID.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer förslaget då ackreditering enligt nämnda standarder sker enligt senaste utgåva i Sverige.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Mötet antog förslag 3, d.v.s. att ändra årtalet från 17025:2005 till 17025:2017. Flera länder menade att det rent juridiskt måste anges vilken utgåva som är gällande.</p>
2019/36	<p>Avsnitt 8.1.3 i standard EN ISO/IEC 17020 (Finland)</p> <p>I ett flertal bestämmelser i ADR/RID hänvisas det till standard EN ISO/IEC 17020 utom avsnitt 8.1.3 i standarden. Finland vill höra mötets synpunkter om det är nödvändigt att i hänvisningen i ADR/RID till standard EN ISO/IEC 17020 exkludera avsnitt 8.1.3. I förslaget finns 2 olika alternativ, ett där exkludering av avsnitt 8.1.3 i EN ISO/IEC 17020 tas bort i flertalet bestämmelser och ett alternativ där det förslås att "(utom avsnitt)" ska läggas till vid hänvisningen till EN ISO/IEC 17025:2005.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer förslaget. Att ett ledningssystem är byggt enligt kraven i ISO 9001 påverkar inte kontrollorganets förmåga att utföra tjänsterna på ett korrekt sätt.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Förslag 1 antogs inte där det föreslogs att ta bort texten (utom avsnitt 8.1.3) vid hänvisning till EN ISO/IEC 17025. Mötet antog förslag 2 att endast uppdatera årtalet från 17025:2005 till 17025:2017.</p>
4. Harmonisering med FN-rekommendationerna	
2019/22 +2019/22/add. 1 INF.20 (OTIF)	<p>Rapport från harmoniseringsarbetsgruppen + Föreslagna ändringar enligt harmoniseringsarbetsgruppen (Sekretariatet)</p> <p>Under mötet diskuterades de ändringar som beslutades för den 22:a utgåvan av FN-rekommendationerna och om och hur dessa ändringar ska införas RID/ADR 2021. Särskilda ändringar som diskuterades mer</p>

<p><u>INF.24</u> <u>(Tyskland)</u></p>	<p>ingående finns i rapporten från mötet (2019/22) och i dokument Add.1 presenteras ändringarna i detalj. Bland de ändringar som föreslogs kan följande bestämmelser lyftas fram:</p>
<p><u>INF.30</u> <u>(Schweiz)</u></p>	<p>– I listan med ämnen (1.10.3.1.2) som har hög riskpotential införs två nya UN-nummer i riskgrupp 1.4, UN 0512 och UN 0513. Dessutom införs att riskgrupp 1.6 (UN 0486) ska anses ha hög riskpotential.</p>
<p><u>INF.31</u> <u>(Schweiz)</u></p>	<p>– Ett nytt UN-nummer 3539 med tillhörande bestämmelser</p>
<p><u>INF.43 (EIGA)</u></p>	<p>(2.2.62.1.3, 2.2.62.1.4, 2.2.62.1.11.1, 2.2.62.3, P622, LP622) införs för att kunna transportera fast medicinskt eller smittförande avfall i kategori A (ex avfall från Ebola) till destruktion. I dagsläget finns inga praktiskt tillämpbara bestämmelser och inga förpackningar tillgängliga för att transportera större mängder fast medicinskt avfall i kategori A. För att kunna transportera detta avfall redan nu har MSB undertecknat multilaterala avtal M317. Läs mer här:</p>
<p><u>INF.49</u></p>	<p>https://www.msb.se/sv/amnesomraden/skydd-mot-olyckor-och-farliga-amnen/farligt-gods/adr-och-rid/multilaterala-avtal/</p>
	<p>- Vid transport av miljöfarliga ämnen (UN 3077 och 3082) ska den tekniska benämningen införas i godsdeklarationen. Nu föreslås att ändra i 3.1.2.8.1.4 så att den tekniska benämningen kan vara en transportbenämning som redan finns angiven i tabell A. Exempel: UN 3082 Miljöfarligt ämne. Flytande, n.o.s (Färg) UN 3082 Miljöfarligt ämne. Flytande, n.o.s (Parfymprodukter)</p>
	<p>– Det föreslås att engångsbehållare för gas ska kunna transporteras som avfall genom bestämmelser motsvarande de som redan finns för aerosoler när det transporteras till destruktion. Ändringar föreslås i särbestämmelse SP 327 och förpackningsinstruktion LP200 samt att en ny särbestämmelse för P003 införs.</p>
	<p>– Vid transport av verktyg, förpackas ofta verktyg innehållande ett litiumbatteri tillsammans med ett extrabatteri. Enligt dagens bestämmelser ska då båda benämningarna anges på kollit och i godsdeklarationen, t.ex. ”UN 3481 Litiumjonbatterier förpackade med utrustning” och UN 3481 Litiumjonbatterier i utrustning”. Nu föreslås i en ny särbestämmelse 390 att det ska räcka med att endast ange en benämning.</p>
	<p>- En viss förpackning kan typprovas och godkännas som flera konstruktionstyper, t.ex. både som en IBC-behållare och som en storförpackning. I dessa fall ska märkningen för samtliga typpgodkännanden påförs förpackningen. Nu föreslås ett förtydligande i 6.1.3.14, 6.5.2.1.3 och 6.6.3.4 som klargör att en förpackning får märkning som visar typpgodkännande för flera konstruktionstyper.</p>

	<p>- Kravet på minsta väggjocklek för IBC-behållare av metall med en volym under 1500 liter föreslås att tas bort i 6.5.5.1.6.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer en harmonisering med FN-rekommendationerna i majoriteten av förslagen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet antog merparten av ändringarna men några ändringar kommer beslutas om på Jointmötet i mars. Ändringarna finns i den officiella rapporten ECE/TRANS/WP.15/AC.1/156.</p>
<p>2019/28</p>	<p>Ändringar i 2.3.2 pga. nya särbestämmelser 393 och 394: Kemisk stabilitet för nitrocellulosa (Tyskland) För att harmonierna med FN-rekommendationerna införs särbestämmelserna 393 och 394 för nitrocellulosa, klass 1 i ADR/RID. Som följd av detta behöver 2.3.2, Tester för blandningar av nitrerad cellulosa ändras.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer en harmonisering med FN-rekommendationerna.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs men däremot fanns frågetecken till kriterierna i Bergmann-Junk testet och detta bör därför behandlas av FN:s subkommitté. Tyskland ombads göra detta.</p>
<p>2019/31</p>	<p>Användning av termen "transportmedel" (OTIF) I ADR och RID används termen "fordon" eller "vagn" istället för "transportmedel" på ett flertal ställen i regelverket. OTIF stödjer förslaget från harmoniseringsarbetsgruppen att ändra till transportmedel i alla angivna avsnitt utom i 5.1.5.3.2, se 2019/22/Add.1. OTIF föreslår istället att behålla de befintliga begreppen fordon/vagn i ADR respektive RID.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget att behålla uttrycken "fordon" eller "vagn" i ADR/RID, avsnitt 5.1.5.3.2.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Den föreslagna ändringen antogs. Uttrycket <i>transportmedel</i> är ett vedertaget uttryck i andra regelverk varvid frågan att ändra till detta uttryck i ADR/RID kan komma att aktualiseras längre fram. I ADN kan det enligt flera experter bli svårare med en harmonisering.</p>

5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)	
5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)	
2019/23	<p>Ändring av obligatoriska uppgifter i godsdeklarationen enligt 5.4.1.1.1 (Ukraina)</p> <p>Ukraina vill komplettera de enligt 5.4.1.1.1 (g) och (h) obligatoriska kontaktuppgifterna för avsändare och mottagare i godsdeklarationen. Tanken är att förenkla och förkorta kontaktvägen i händelse av en olycka.</p> <p><i>The name, and address, and phone (fax) number or e-mail address of the consignor (see also CIM Article 7 para. 1 (b));</i></p> <p><i>The name, and address, and phone (fax) number or e-mail address of the consignee(s) (see also CIM Article 7 para.1 (g))”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer förslaget som princip att lägga till uppgifter om telefon och e-mail men anser inte att faxnummer är relevant p.g.a. föråldrad teknik.</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p> <p>Förslaget behandlades inte eftersom Ukraina inte deltog vid mötet eller bett någon annan presentera förslaget.</p>
2019/38	<p>Märkning av transportenheter och containers med begränsade mängder (LQ) (Sverige och Schweiz)</p> <p>Sverige anser att det finns problem med märkning av vagnar och containrar som innehåller både begränsad mängd och annat farligt gods. Enligt RID 3.4.13 (a) och (b) kan en vagn eller storcontainer endast märkas med storetiketter för de fall som farligt gods kräver storetiketter. Enligt punkt 3.4.13 b i ADR är samma märkning av containrar möjlig för vägtransporter. Det betyder att en enhet mer eller mindre kan vara full med begränsad mängd utan att den dominerade faran för lasten speglas då endast etiketter för det farliga gods som kräver märkning enligt 5.3.1 finns märkt på vagnen eller storcontainern. Detta återspeglar inte nödvändigtvis den faktiska risken.</p> <p>Därför föreslår Sverige att bestämmelserna om märkning av begränsade mängd ändras så att det alltid krävs LQ-märket för transporter över 8 ton.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sveriges förslag</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p> <p>Förslaget fick stöd från några delegater, övriga som framförde synpunkter menade att förslaget inte harmoniserar med IMDG-koden som medger att LQ märket avlägsnas vid sjötransport för att på så sätt slippa separeringsreglerna. Andra menade att exemplen var av teoretisk natur</p>

	<p>och förslaget ett hypotetiskt problem. Man kunde dock ana en viss ambivalens.</p> <p>Förslaget antogs inte men Schweiz har redan skickat in ett dokument till WP.15 i november.</p>
5 (b) Nya förslag (New proposals)	
2019/27	<p>Förslag till ändring av kapitel 1.2 i RID/ADR (Portugal)</p> <p>Portugal föreslår att avsnitt 1.2.1 rensas på förkortningar och att förklaringar på dessa flyttas till ett nytt avsnitt 1.2.3</p> <p>Liknande ändring har införts i IMDG-koden.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer förslaget men anser att det är av mer administrativ betydelse.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Förslaget antogs inte som det var formulerat men mötte heller inget direkt motstånd. Portugal mottog flera synpunkter kring vilka uttryck som är att anse som förkortningar och planerar att återkomma med reviderat förslag till nästa möte.</p>
2019/29	<p>Ändring i 6.2.2.11 för ventiler och andra demonterbara tillbehör på UN-tryckkärl med en direkt säkerhetsfunktion (Frankrike)</p> <p>Förslag från Frankrike för att harmonisera förfarandena för bedömning av överensstämmelse för ventiler och andra demonterbara tillbehör som har en direkt säkerhetsfunktion mellan UN-tryckkärl och icke UN-tryckkärl.</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>
2019/30	<p>Ändring av definition i 1.2.1 (ITCO)</p> <p>Förslaget syftar till att förtydliga definitionen av <i>Användare av tankcontainer eller UN-tank</i> i 1.2.1. Begreppen <i>användare</i> (faktiska brukaren) och <i>registrerad ägare</i> (exempelvis leasingföretag) av tankcontainer eller UN-tankar kan vara två helt skilda aktörer. Detta kan skapa juridiska problem avseende deras ansvar och skyldigheter.</p> <p>Tankarbetsgruppen tog fram ett antal korrigeringar av förslaget som ITCO presenterade vid Joint-mötet i mars 2019. Nu återkommer ITCO med ett uppdaterat förslag på ändring av definitionerna av <i>Användare av tankcontainer eller UN-tank</i> för att undvika tolkningssvårigheter</p>

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget att förtydliga definitionen av <i>Användare</i> i 1.2.1.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs efter en mindre justering.</p>
2019/32	<p>Skillnader på benämning och beskrivning av UN-nummer mellan FN-rekommendationerna och ADR/RID (Spanien) Det finns ett antal UN-nummer där benämningen och beskrivningen inte är lika i FN-rekommendationerna och ADR/RID. De UN-nummer det gäller är:</p> <p>UN 1169 EXTRAKT, AROMATISKA, FLYTANDE (...)</p> <p>UN 1012 1-BUTEN, eller cis-2-BUTEN, BUTENER, blandning</p> <p>UN 1326 HAFNIUMPULVER, FUKTAT med minst 25 vikt-% vatten UN 1345 GUMMIRESTER, malda eller GUMMISHODDY, pulveriserad eller granulerad UN 1352 TITANPULVER, FUKTAT med minst 25 vikt-% vatten UN 1358 ZIRKORIUMPULVER, FUKTAT med minst 25 vikt-% vatten</p> <p>UN 2015 VÄTEPEROXID, VATTENLÖSNING, STABILISERAD, olika koncentrationsintervall</p> <p>UN 2071 AMMONIUMNITRATHALTIGT GÖDSELMEDEL eller AMMONIUMNITRATBASERADE GÖDSELMEDEL UN 2426 AMMONIUMNITRAT FLYTANDE het koncentrerad lösning, med en koncentration över 80% men högst 93%</p> <p>Spanien föreslår att man undersöker möjligheten att harmonisera dessa UN-nummer med de som används i FN-rekommendationerna.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget med att harmonisera med FN-rekommendationerna men har noterat att vissa föreslagna ändringar redan är genomförda.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Spanien fick ett antal kommentarer kring de olika UN-numren och dess benämningar och kommer att återkomma med ett nytt förslag till FN:s subkommitté.</p>
2019/33	<p>Harmonisering av särbestämmelse 593 med 5.5.3 (Spanien) I särbestämmelse SP 593 anges att ADR/RID inte behöver följas om gas som används för kylning av medicinska eller biologiska prover förvarade i</p>

	<p>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 ger ett förslag på ändring av SP 593.</p> <p>“This gas, <u>when used for intended for the cooling or conditioning purposes</u> of e.g. medical or biological specimens, if contained in double wall 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 ADR except as specified in 5.5.3.”</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet välkomnade förslaget då det visar sig att befintlig text i 5.5.3 och SP 593 inte överensstämmer. Spanien återkommer med ett nytt förslag utifrån de synpunkter som kom fram.</p> <p>I 1.1.3.9 finns också en hänvisning som leder direkt till 5.5.3 för de som vanligtvis inte transporterar farligt gods.</p>
<p>2019/42</p>	<p>Ändring i förpackningsinstruktion P001 för UN 3082, MILJÖFARLIGT ÄMNE, FLYTANDE, N.O.S. (Italien)</p> <p>Italien föreslår ändring i P001 för UN 3082 då de anser att det finns en motsägelse i tillhörande särbestämmelse 375. SP 375 säger att under vissa förutsättningar omfattas inte ämnet av övriga bestämmelser i ADR/RID medan P001 (PP1) säger att man endast är undantagen provningskraven i kapitel 6.1. Förslaget för P001 (PP1) lyder:</p> <p><i>“and for adhesives, printing inks, printing ink related materials, paints, paint related materials and resin solutions which are assigned to UN 3082”.</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer inte förslaget då särbestämmelse SP375 kan ses som en möjlighet till lättnad och således inte tvingande. Alternativet är att följa ADR fullt ut (P001) och då gäller andra bestämmelser.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget från Italien fick inget stöd och antogs inte. Flera medlemsländer ansåg att särbestämmelse 375 endast är en möjlighet till lättnad och att ingen motsägelse finns mot att transportera enligt ADR-reglerna fullt ut.</p>
<p>2019/43</p>	<p>Transport i en transportkedja som innefattar sjö rörande uttjänta förpackningar, 2.1.6 för UN 3509 (Italien)</p>

	<p>Italien föreslår ett tillägg i 2.1.6 som rör UN 3509. Eftersom vissa transporter även kan innefatta nationella sjötransporter anser Italien att det bör göras ett tillägg i 2.1.6 för att bättre harmonisera med IMDG-koden. I IMDG-koden, under SP 968, står det att benämningen inte får användas för uttjänata förpackningar. Tillägget i 2.1.6 lyder:</p> <p><i>NOTE: This entry shall not be used for carriage in a transport chain including maritime carriage.</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer inte förslaget då det i 1.1.4.2 står vilka bestämmelser som gäller en transportkedja som innefattar sjötransport.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslaget drogs tillbaka.</p>
<p>2019/45</p> <p>INF.48</p>	<p>Förtydligande av 5.5.3 vid sändning av torris, UN 1845 (Schweiz)</p> <p>UN 1845, koldioxid, fast (torris) omfattas inte av ADR förutom om det används vid kylning, se 5.5.3. Enligt Schweiz tolkning så behöver ett kolli med torris inte märkas enligt 5.5.3.4 men om torris används för kylning av ex matvaror i en sändning så ska märkning göras enligt 5.5.3.4. Schweiz föreslår en ändring så 5.5.3 gäller för alla typer av transport av UN 1845.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer principen i förslaget men anser att det kan formuleras om för att bli tydligare och med mindre upprepningar.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Mötet antog förslaget enligt INF.48.</p>
<p>2019/47</p>	<p>Klassificering av ämnen i klass 9 andra än miljöfarliga ämnen (Schweiz)</p> <p>Förslaget syftar till att tydliggöra att miljöfarliga ämnen endast får tilldelas UN 3077 eller UN 3082 om ingen annan tilldelning i klass 9 är tillämplig. Schweiz anser att texten i 2.2.9.1.10.6 bör förtydligas enligt:</p> <p><i>“Substances or mixtures classified as environmentally hazardous substances (aquatic environment) not otherwise classified under RID/ADR that do not meet the classification criteria of any other class or another substance within Class 9 shall be designated.”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p>

	<p>Sverige stödjer ändringen i 2.2.9.1.10.6 men anser inte att förslaget i 2.1.3.8 tillför något förtydligande i skrivningen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Båda förslagen i dokumentet från Schweiz antogs.</p>
2019/48	<p>Uppdatering av referenser där det hänvisar till UIC-normblad (UIC) UIC föreslår att ändra referenserna i 6.11.4.1 samt 7.1.3 från UIC-normblad till att istället referera till IRS-dokument (International Railway Solution). Detta är en del i ett pågående förändringsarbete hos UIC för att ta hänsyn till förändringar i europeisk och internationell järnvägslagstiftning och för att säkerställa att UIC-litteraturen överensstämmer med ISO- och EN-standarder.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet är mer information än ett förslag men Sverige stödjer ändring av referenser till IRS istället för UIC-dokument.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget att ändra referenser antogs av mötet.</p>
INE.3	<p>Intermodala transportenheter (andra än semitrailers) för vertikal omlastning och lämpliga för transport på vagnar – Minimikrav (UIC) UIC:s tekniska litteratur vid intermodala transporter från 2020 kommer baseras på två IRS-dokument. Här presenteras ett utdrag ur IRS 50592 som är ett av de två dokumenten med tillhörande referenser till ISO- och EN-standarder.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet innehåller inget förslag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Hör samman med 2019/48</p>
INE.8	<p>Följdändringar relaterade till införandet av ”TEMPERATURKONTROLLERAD” i 3.1.2.6 (Spanien). Spanien föreslår ändringar av 5.4.1.1.15 och 7.1.7.3.2 för att tydliggöra att texten ”TEMPERATURKONTROLLERAD” ska utgöra en del av den officiella transportbenämningen vid transport av ämnen som är stabiliserade genom temperaturkontroll. Spanien vill även ha en referens till 3.1.2.6.</p> <p>Föreslagen text i 5.4.1.1.15</p>

	<p><i>Special provision for the carriage of substances stabilized by or with temperature control</i></p> <p>If substances stabilized or with temperature control are carried, the proper shipping name shall include the words “STABILIZED” or “TEMPERATURE CONTROLLED” (see 3.1.2.6).</p> <p>If the wordwords “STABILIZED TEMPERATURE CONTROLLED” isare part of the proper shipping name (see also 3.1.2.6), when stabilization is by means of temperature control, the control and emergency temperatures (see 7.1.7) shall be indicated in the transport document, as follows:</p> <p>“Control temperature: ...°C Emergency temperature: ...”</p> <p>Föreslagen av inledning i 7.1.7.3.</p> <p>“These provisions also apply to the carriage of substances for which:</p> <p>(a) The proper shipping name as indicated in column 2 of Table A of Chapter 3.2 or according to 3.1.2.6 contains the wordwords “STABILIZED” or “TEMPERATURE CONTROLLED”; or</p> <p>(b) The SADT....”</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att förslaget först ska behandlas av FN:s subkommitté då det innefattar samtliga transportslag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Joint-mötet stödde Spaniens förslag i princip men bad Spanien att först presentera förslaget på FN:s subkommitté.</p>
<p>INF.9</p>	<p>Komplettering av den officiella transportbenämningen med “SMÄLT” i transportdokument (Spanien).</p> <p>Spanien föreslår ändringar av 5.4.1.1.14 för att tydliggöra att texten ”SMÄLT” ska utgöra en del av den officiella transportbenämningen vid transport av fast ämne som överlämnas för transport i smält tillstånd.</p> <p>Spanien föreslår följande ändring i 5.4.1.1.14</p> <p><i>Special provisions for the carriage of substances carried molten and/or under elevated temperature</i></p> <p>If substances offered for carriage are molten, the proper shipping name shall include the word “MOLTEN” (see 3.1.2.5).</p> <p>If the proper shipping name of a substance which is carried or offered for carriage in a liquid state at temperature equal to or exceeding 100</p>

	<p>°C, or in a solid state at a temperature equal to or exceeding 240 °C, does not convey the elevated temperature condition (for example, by using the term “MOLTEN” or “ELEVATED TEMPERATURE” as part of the proper shipping name), the word “HOT” shall immediately precede the proper shipping name.”.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att förslaget först ska behandlas av FN:s subkommitté då det innefattar samtliga transportslag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet stödde förslaget eftersom det relaterar till INF.8 så det måste först behandlas av FN:s subkommitté</p>
<p><u>INF.10</u></p>	<p>Transport av UN 1043 Gödselmedel, lösning, med fri ammoniak (Spanien). UN 1043 har klassificeringskod 4A (löst gas, kvävningsframkallande) och kan enligt särbestämmelse 642 transporteras i en transportkedja som innefattar sjö- eller lufttransport. Samtidigt är lösta gaser, som inte kan tillordnas UN 1001, 2073 eller 3318 inte tillåtna för transport enligt 2.2.2.2.2 i ADR/RID. Spanien ger några förslag på hur detta kan lösas och vill höra mötets synpunkter på det inför ett officiellt förslag.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer alternativ c).</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> De olika förslagen i INF.10 fick en hel del synpunkter men mötet enades om att bestämmelserna i 2.2.2.2.2 behöver klargöras. Spanien lovade att återkomma med ett officiellt dokument vid ett senare tillfälle.</p>
<p><u>INF.12</u></p>	<p>Införande av UN 3358 i tabell 2.2.2.3 Förteckning av samlingsbenämningar (OTIF). OTIF föreslår att, UN 3358 kylmaskiner innehållande brandfarlig, ej giftig kondenserad gas, ska läggas till i tabell 2.2.2.3 under ”Andra föremål som innehåller gas under tryck”, klassificeringskod 6F.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer föreslagna ändringen från OTIF.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Den föreslagna ändringen från OTIF antogs med bred majoritet.</p>

<p>INF.13</p>	<p>Ändring av särbestämmelse 591 för UN1794 blyulfat i avsnitt 3.3 i ADR/RID (Tyskland)</p> <p>Tyskland har noterat att särbestämmelse SP591 gällande UN1794 blyulfat inte överensstämmer med kriterierna i CLP-förordningen (EC) No 1272/2008. Blyulfat med högst 3 % fri syra omfattas inte av bestämmelserna i RID/ADR. Enligt CLP-förordningen anses dock blyulfat med högst 3 % frivätska kriterierna för miljöfarligt fast ämnen.</p> <p>För att möjliggöra motsvarande klassificering i RID/ADR föreslår Tyskland att SP 591 bör ändras enligt följande</p> <p style="padding-left: 40px;">Lead sulphate with not more than 3 % free acid is not subject to the requirements of Class 8 of RID/ADR/AND</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer principen i förslaget men anser samtidigt att hela SP591 kan strykas.</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p> <p>Mötet var positivt till förslaget och Tyskland kommer att återkomma med ett reviderat förslag till nästa möte.</p>
<p>INF.14</p>	<p>Radering av övergångsbestämmelse 1.6.1.22 i RID/ADR (Tyskland)</p> <p>Tyskland anser att, övergångsbestämmelse 1.6.1.22 avseende märkning av innerförpackningen i integrerade IBC:er som tillverkats före 1 juli 2011, ska tas bort. Detta eftersom den tillåtna användningstiden för innerförpackningar av plast är 5 år är övergångsbestämmelsen inte längre relevant.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer förslaget då övergångsbestämmelsen ej längre är relevant.</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p> <p>Förslaget antogs.</p>
<p>INF.25</p>	<p>Klassificering av UN 1872 Blydioxid (Tyskland)</p> <p>I ADR och RID är UN 1872 Blydioxid klassificerat som 5.1 + 6.1, förpackningsgrupp III och FN- rekommendationerna och IMDG- koden är ämnet klassat som 5.1 , förpackningsgrupp III utan någon sekundärfara. Tyskland anser det inte är motiverat att UN 1872 är klassificerat med sekundärfaran 6.1 och föreslår därför ändringar så att UN 1872 Blydioxid harmoniserar med FN- rekommendationerna och IMDG- koden.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p>

	<p>Sverige stödjer en harmonisering med FN-rekommendationerna.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Mötet var positivt till förslaget och Tyskland kommer att ta fram ett reviderat förslag som tar upp följdändringar. Tyskland ska även se på möjligheten till transport i bulk av UN1872.</p>
<p>INF.23</p>	<p>Förslag att tillåta transport av raffinerad kobolthydroxid i ny typ av flexibla IBC-behållare (Belgien) Efter information från FN:s subkommitté i juni 2019 klassificeras raffinerad kobolthydroxid som UN 3288, giftigt oorganiskt fast ämne, n.o.s, 6.1, PG I med förpackningsinstruktionerna P002 och IBC07. Förpackningsinstruktion IBC07 tillåter inte flexibla IBC-behållare.</p> <p>Problemet är att industrins automatiserade hantering av raffinerad kobolthydroxid använder flexibla IBC:er. Det till att det idag inte finns godkända förpackningar som passar industrins process för hantering av ämnet.</p> <p>En ny typ av flexibla IBC-behållare har tagits fram i Belgien och Belgien föreslår därför att dessa ska under vissa förutsättningar tillåtas att användas vid transport Raffinerad kobolthydroxid</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Belgien informerade om den nya typen av flexibla IBC:er som nu används för raffinerade kobolthydroxid och poängterade att det även måste finnas bestämmelser för lastning, lossning och transport. Belgien kommer ta förslaget till FN:s subkommitté. I en övergångsperiod behövs det även initieras ett multilateralt avtal som Belgien lovade att göra.</p>
<p>INF.28</p>	<p>Förslag på ändringar av undantagen i 1.1.3.1 (Luxemburg) Enligt Luxemburg så leder undantagen i 1.1.3.1 till en oförsiktig hantering av farligt gods, i synnerhet på grund av de lägre förpackningskrav som finns i undantagen, utgör en större fara. Luxemburg föreslår därför ett antal ändringar i 1.1.3.1, ex förslag på att krav på förpackningar och 1.3 utbildning i 1.1.3.1 (c).</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslaget fick en hel del synpunkter trots att det kommit in sent. Många instämde i att reglerna inte är klara och behöver därför ses över. Luxemburg lovade att ta fram ett reviderat förslag och bad övriga</p>

	medlemsländer att komma med skriftliga synpunkter före den 20 november 2019.
INE.36	<p>Repetitionsutbildning-online för förare av farligt gods (IRU) IRU:s förslag är ett utkast till Guideline för e-learning som är tänkt att användas i samband med repetitionsutbildning.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: IRU informerade om de förslag till Guidelines som är en översättning av Guidelines från Nederländerna. IRU noterade kommentarerna och återkommer med ett reviderat förslag. IRU välkomnade också skriftliga kommentarer.</p>
INE.40	<p>Tolkning av samlastningsbestämmelserna i 7.5.2.3 (COSTHA) COSTHA anser att samlastningsbestämmelserna i 7.5.2.3 är otydliga och vill ha mötets synpunkter.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Mötet hade svårt att förstå COSTHA:s problem. De kommer därför att återkomma med ett reviderat förslag till WP.15 där de förklarar problemet tydligare.</p>
6. Tolkning av RID/ADR/ADN	
2019/41	<p>Ändring av 6.1.6.1, förpackningskrav för modellvätskor (Italien) Italien har en tolkningsfråga som rör relativa densiteten hos modellvätskor enligt 4.1.1.21.2 för bestämmelserna för staplingsprov vid verifiering av polyetenförpackningar enligt 6.1.6.1 (a)- (f). Italien tycker att bestämmelserna skiljer sig och de vill därför harmonisera texten i 6.1.6.1 med bestämmelserna i 4.1.1.21.2 som enligt Italien är de korrekta bestämmelserna.</p> <p>Om Joint-mötet stöder förslaget kommer de att återkomma med ett reviderat dokument vid nästa möte.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion då förslaget är otydligt.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Tolkningsdokumentet från Italien fick inget stöd av mötet. Italien tog till sig kommentarerna och återkommer eventuellt med ett reviderat förslag.</p>

7. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)

2019/34

Rapport från den informella arbetsgruppens möte om transport av farligt avfall (FEAD).

Arbetsgruppens information från mötet som hölls i Bryssel 2-3:e april.

Gruppen arbetar för att säkerställa:

- 1) en korrekt tillämpning av ADR vid transport av farligt avfall.
- 2) förenlighet med de nationella miljölagstiftningarna.
- 3) lika villkor för alla transportörer på europeisk nivå

Följande frågor diskuterades samt togs inte upp för diskussion:

Nr	Title	Decision
1	Classification / Description / Exemption	
1.1	Exemption of lamp containing dangerous goods	The inclusion of this issue is temporarily not selected.
1.2	Exemption of pharmaceutical products (medicines) ready for use	This issue is selected.
1.3	Exemption for emergency procedure	This issue is not selected.
1.4	Criteria for hazardous waste differ from the criteria for dangerous goods	The issue is selected.
1.5	Unidentified waste	This issue is selected.
1.6	Exemption for uncleaned empty packaging: definition of empty packaging?	This issue is not selected.
2	Packaging / Marking - labelling	
2.1	Transport of packaged waste: inner packagings packed together	This issue is selected.
2.2	Households dangerous waste collection	This issue is selected.
2.3	Re-use of packaging	This issue is selected.
2.4	Packaging or IBC which are expired	This issue is not selected.
2.5	Environmentally hazardous substance mark	This issue is not selected.
2.6	“Empty uncleaned packaging” or “discarded, empty, uncleaned packagings (UN 3509)” Clarification of the scope	This issue is selected.

2.7	Salvage packaging can be used for damaged, defective, leaking or non-conforming packages. Use of a larger size packaging, an IBC of type 11A or a large packaging is permitted under certain condition	This issue is <i>not</i> selected.
2.8	Chemical compatibility	This issue is selected.
2.9	Packagings of medical waste	This issue is selected.
3	Bulk / Tanks / Placarding, orange plate marking	
3.1	Transport of large volumes of asbestos contaminated objects or soil in bulk	This issue is selected.
3.2	Transport of UN 3509 in sheeted bulk containers or vehicle (and not only closed)	This issue is selected.
4	<i>Documentation / Transport / Responsibility</i>	
4.1	Digitalisation of transport document if specific waste legislation traceability document is used	This issue is <i>not</i> selected.
4.2	Quantity of waste transported in the transport document	This issue is selected.
4.3	For Class 6.2, In addition to the information concerning the consignee, the name and telephone number of a responsible person shall be indicated.	The issue is selected.
4.4	Is the waste producer always the consignor? In chapter 1.4, the consignor has many obligations.	The issue is <i>not</i> selected.
5	<i>Training – Safety adviser – Security provisions</i>	
5.1	Specific training for the transport of waste?	This issue is <i>not</i> selected.
6	Specific topic	
6.1	Carriage of polymerizing as waste	This issue is selected.

	<table border="1" data-bbox="478 197 1273 409"> <tr> <td data-bbox="478 197 555 338">6.2</td> <td data-bbox="555 197 963 338">Presence of hazardous household waste in the (selective) collection of non-hazardous waste (e.g. empty packaging)</td> <td data-bbox="963 197 1273 338">This issue is selected.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="478 338 555 409"></td> <td data-bbox="555 338 963 409"></td> <td data-bbox="963 338 1273 409"></td> </tr> </table> <p data-bbox="478 465 1390 651"><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast information från arbetsgruppen om de problemområden som finns och vilka som man anser är intressanta och bör behandlas. MSB deltog inte på mötet och vi har i dagsläget inte resurser att ta aktiv del i arbetet.</p> <p data-bbox="478 696 1390 808"><u>Resultat från Joint-mötet:</u> FEAD presenterade i korthet den lista över områden som är i behov av att studeras, se ovan. Nytt möte planeras att hållas i Paris våren 2020.</p> <p data-bbox="478 853 1390 920">FEAD tyckte Sveriges nationella bestämmelser var intressanta och kommer att titta på dem i det fortsatta arbetet.</p>	6.2	Presence of hazardous household waste in the (selective) collection of non-hazardous waste (e.g. empty packaging)	This issue is selected.			
6.2	Presence of hazardous household waste in the (selective) collection of non-hazardous waste (e.g. empty packaging)	This issue is selected.					
<p data-bbox="240 987 363 1021">2019/37</p> <p data-bbox="240 1066 344 1099">INF.35</p> <p data-bbox="240 1144 344 1178">INF.42</p> <p data-bbox="240 1223 344 1256">INF.44</p>	<p data-bbox="478 987 1390 1211">Transport av tryckkärl godkända i USA (DOT-flaskor) (EIGA) Fortsatt arbete med att få till ett ömsesidigt erkännande av Pi och DOT-märkta gasflaskor mellan den europeiska och amerikanska marknaden. EIGA föreslår tillägg i 1.1.4 i ADR/RID baserat på M318 och som tillåter import av gas i tryckkärl godkända i USA samt tillåter fyllning och export av gas i dessa tryckkärl till länder som inte är ansluta till ADR/RID.</p> <p data-bbox="478 1256 1390 1435"><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige har undertecknat multilateralt avtal M318 för att möjliggöra transport av specialgaser från USA. Vi väntar fortfarande på ett avtal om ömsesidigt erkännande för att kunna acceptera att texten införs i RID/ADR.</p> <p data-bbox="478 1480 1390 1749"><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet enades om att den föreslagna texten i INF.44 kan användas för införande i RID/ADR vid den tidpunkt då motsvarande avtal är klart från amerikanskt håll. Mötet var enigt om att inte sätta texten inom hakparentes utan endast göra en notering i rapporten inför framtiden. Den amerikanske representanten uppskattade att ett amerikanskt avtal ska vara klart vid halvårsskiftet 2020.</p>						
<p data-bbox="240 1812 363 1845">2019/44</p> <p data-bbox="240 1890 344 1924">INF.46</p>	<p data-bbox="478 1812 1390 2000">Guideline för användning av 5.4.0.2 i ADR/RID som antogs vid Telematikarbetsgruppens möte i Tegernsee 6-7 juni 2019 Arbetsgruppen har tagit fram ett förslag på en vägledning för användning av elektronisk databehandlingsteknik eller dataöverföringsteknik som tillåts enligt 5.4.0.2.</p>						

	<p>Vägledningen finns i bilaga A i rapporten och föreslås publiceras på UNECE:s och OTIF:s webbplatser.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet redovisar WG Telematics senaste förslag till Guidelines. Jämfört med senaste versionen är det endast ändringar i hur systemet ska administreras. Man har inte presenterat några ändringar i de tekniska specifikationerna.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet godkände att Guidelines för systemet kring digital godsinformation publiceras på UNECE:s hemsida. Systemet är frivilligt för medlemsländerna. I dagsläget har Tyskland, Frankrike, Italien, Österrike, Belgien och eventuellt Storbritannien för avsikt att ansluta sig till Guidelines. En arbetsgruppen bestående av de som ska agera TP1:or planerar ett nytt möte 17-20 januari för att diskutera tekniska frågor i samband implementering av systemet. Myndigheter i övriga länder som är intresserade är även välkomna att delta.</p>
<p><u>INE.7</u></p>	<p>Rapport från Telematikarbetsgruppens möte i Tegernsee, 6 and 7 juni 2019 Vid mötet deltog Belgien, Frankrike, Tyskland, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Österrike och Storbritannien. Av dessa har Österrike, Frankrike, Tyskland och Italien påbörjat ett arbete med att skapa TP1:or.</p> <p>Telematikarbetsgruppen anser nu att deras uppdrag är slutfört och hoppas på att Joint mötet ska acceptera förslaget till Guidelines. Teknikgruppen som består av representanter från de som varit med och utvecklat systemet i huvudsak konsulter kommer dock att fortsätta sitt arbete.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige deltog inte det senaste mötet då vi anser att systemet inte uppfyller bl.a. krav på IT-säkerhet men även på funktionalitet. Vi avvaktar de arbete som pågår inom EU och den förordning som kommer kräva att myndigheter accepterar elektronisk transportinformation. Det är då viktigt att MSB bevakar om/hur Guidelines kommer att behandlas i detta arbete.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Se kommentarer i förslag 2019/44.</p>
<p><u>INE.11</u> <u>Bilaga 1</u> <u>Bilaga 2</u> <u>Bilaga 3</u></p>	<p>Rapport från arbetsgruppen för förbättring av olycksrapportering (Frankrike).</p>

<p>Bilaga 4 Bilaga 5</p> <p>INF.34</p>	<p>Arbetsgruppen för att förbättra olycksrapportering enligt 1.8.3.6 och mallen rapporteringen enligt 1.8.5 informerar om mötet som hölls den 19-20 juni i Scheveningen.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige följer arbetet men pga. resursbrist har MSB inte möjlighet att delta aktivt.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Endast information från arbetsgruppen. Nästa möte planeras 17-19 februari 2020 i Paris.</p>
<p>INF.16</p>	<p>Konsekvensändringar i kapitel 6.2 som en följd av informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar kommande förslag på ändringar (Tyskland)</p> <p>De ändringar som den arbetsgruppen föreslagit för 1.8.6 och 1.8.7 får även vissa konsekvenser som berör kap. 6.2 och alltså inte enbart tankar. Tyskland har gjort en sammanställning över de avsnitt som påverkas.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer de föreslagna ändringarna som berör kapitel 6.2.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Tankarbetsgruppen föreslog ändringar som presenteras i INF.16 Rev.1. Tysklands förslag till konsekvensändringar kommer behandlas av den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar.</p>
<p>INF.22</p>	<p>Rapport från diskussionerna kring begreppen “risk” och “danger” på FN:s subkommitté (Rumänien)</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Diskussionerna ledde inte till någon gemensam ståndpunkt. Flertalet som uttalade sig ansåg att den engelska språkutgåvan ska lämnas oförändrad. Rumänien återkommer med ett reviderat förslag till FN:s subkommitté.</p>
<p>INF.5</p>	<p>Information om arbetet med publicering av riktlinjer för riskutvärdering vid transport av farligt gods (ERA)</p> <p>ERA informerar om att riktlinjer för riskutvärdering vid transport farligt har publiceras på ERA:s – och EU:s webb-platser.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Endast information.</p>
<p>INF.6</p>	<p>Rapport från expertgrupp (EUDG) gällande arbetet med riktlinjer för riskutvärdering vid transport av farligt gods (ERA)</p>

	<p>Information om expertgruppens slutsatser från diskussionerna om riktlinjer för riskutvärdering vid transport av farligt gods från 2:a till och med 5:e mötet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Endast information.</p>
9. Val av ordförande	
	Claude Pfauvadel valdes till ordförande och Silvia Garcia Wolfrum till vice ordförande.
10. Kommande arbete (Future work)	
	Nästa Jointmöte kommer att hållas i Bern 16-20 mars 2020.
11. Övriga frågor (Any other business)	
12. Antagande av rapporten (Adoption of the report)	
	Rapporten antogs