



Avdelningen för räddningstjänst och olyckstörebyggande
Enheten för hantering av farligt gods och brandfarlig vara
Johan Karlsson
010-240 50 89

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

Joint-möte (RID/ADR/ADN) om transport av farligt gods den 10-11 september 2020 i Bern och 14-18 september 2020 i Geneve

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

Vid mötet deltog 28 nationer med rösträtt samt 16 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:

Liquid Gas Europe; 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 Plastics Converters (EuPc); 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)

Dokument	Titel och sammanfattning
ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/XX	
1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)	
157 157/Add.1 INF.1 INF.2	Agenda för mötet Lista över dokument under varje agendapunkt

<p>INF.48</p>	<p>Tidtabell för mötet</p>
<p>2. Tankar (Tanks)</p>	
<p>2020/4</p>	<p>Återkommande och mellanliggande kontroll av tankar avsedda för transport av kylda kondenserade gaser (EIGA)</p> <p>EIGA gör en annan tolkning än Frankrike (2020/7) när det gäller den mellanliggande kontrollen av tankar avsedda för kylda kondenserade gaser. Den första mellanliggande kontrollen utförs enligt EIGA idag 6 år och inte 3 år efter första kontroll. Därefter ska den mellanliggande kontrollen utföras mellan två återkommande kontroller. Detta är enligt EIGA vedertaget inom branschen och föreslår därför ett förtydligande i 6.8.3.4.6 då inga incidenter inträffat med detta kontrollintervall och redan är ett inarbetat arbetssätt.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget till förtydligande och tolkningen från EIGA i 6.8.3.4.6 antogs med textkorrigerings. Även en övergångsperiod introducerades för ovan nämnda avsnitt.</p>
<p>2020/6</p> <p>INF.45</p>	<p>Extra stora tankcontainers (OTIF)</p> <p>Ett arbete med att se över vilka bestämmelser som ska gälla konstruktionen av extra stora tankcontainers har pågått under flera år, främst av arbetsgruppen för tank och fordonsteknik. Vid senaste RID-mötet diskuterades säkerheten gällande de extra stora tankcontainers som tillverkats av den belgiska tanktillverkaren van Hool, BASF. Där framkom att två bestämmelser, 6.8.2.2.1 samt 6.8.2.2.4, som för närvarande endast gäller konstruktion av cisternvagnar också bör inkluderas att gälla för tankcontainrar i RID/ADR.</p> <p>ITCO anser i INF.45 att de föreslagna ändringarna för tankcontainers endast ska tillämpas på de med en kapacitet över 40 000 liter eftersom ändringarna avser extra stora tankcontainers. ITCO har även förslag på ändring i 6.8.2.2.1 för utrustning</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige deltar inte aktivt i arbetsgruppen för tank och fordonsteknik men följer arbetet som sker där.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget från OTIF för utrustning i RID/ADR 6.8.2.2.1 antogs delvis efter diskussion i tankarbetsgruppen och med textjusteringar. För RID införs en ny skrivning i den högra kolumnen och i ADR gäller den nya texten för både vänster och höger kolumn. Förslaget för 6.8.2.2.4 antogs ej då ingen samstämmighet kunde nås. Förslaget för att begränsa bestämmelsen för tankcontainers med en kapacitet över 40 000 liter kommer diskuteras vidare vid nästa RID-möte.</p>
<p>2020/7</p>	<p>Återkommande och mellanliggande kontroll av tankar avsedda för transport av kylda kondenserade gaser (Frankrike)</p> <p>Vid senaste Joint-mötet behandlades inte Frankrikes förslag pga. tidsbrist.</p>

	<p>I 6.8.3.4.6 anges tidperioden för när återkommande- och mellanliggande kontroll ska utföras på tankar för kyllda kondenserade gaser. Enligt Frankrike kan 6.8.3.4.6 misstolkas och föreslår därför en ändring för att förtydliga att den första mellanliggande kontrollen ska utföras senast 3 år efter första kontroll och därefter senast 6 år efter varje återkommande kontroll. Längre intervall för den första mellanliggande kontrollen är inte motiverad sett till säkerheten och det finns inga liknande avsteg för UN-tankar i kap. 6.7.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser det är tydligt att den mellanliggande kontrollen ska genomföras efter 6 år, därmed stöds inte förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget och tolkningen från Frankrike antogs inte men mötet ansåg att texten i 6.8.3.4.6 behövde förtydligas, se resultat för 2020/1.</p>
<p><u>2020/12</u></p>	<p>Förtydligande för användning av tankar när slutdatumet för återkommande eller mellanliggande kontroll löpt ut (UIP och UIC) Vid Joint-mötet i mars 2019 presenterade Polen ett förslag för att förtydliga bestämmelserna för användning av tankar när sista datum för kontroll löpt ut. Förslaget fick bara delvis stöd men UIC anser att bestämmelserna för drift i 4.3.2.3.7 behöver förtydligas med referenser till 6.8.2.4 som avser kontroll och provning. Dessutom föreslås en fotnot under 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3 och 6.8.3.4.6 med referens tillbaka till 4.3.2.3.7.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Ingen enighet kunde uppnås och frågan kommer diskuteras vidare efter att UIP uppmanats lägga fram ett nytt förslag vid nästa möte.</p>
<p><u>2020/15</u></p>	<p>Förslag på ändring av anmärkning till 6.10.3.8 (a) (Frankrike) 6.10.3.8 (a) anger att <i>utloppet från kompressor/vakuumpump ska vara anordnat så att brandfarliga eller giftiga ångor leds till ett ställe där de ej utgör någon fara.</i> Vid Joint-mötet i september 2019 antogs ett förslag från Storbritannien att införa en anmärkning under 6.10.3.8 (a) för att exemplifiera hur bestämmelsen kan uppfyllas. Frankrike anser att den nya anmärkningen kan leda till missförstånd och föreslår en mindre korrigerande av den tidigare antagna texten.</p> <p>“NOTE: This requirement may, for example, be complied with by the use of a vertical pipe <u>discharging at the top</u>, or a low-level outlet with a connection which allows, when necessary, attachment of a hose.”</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>

<p>2020/16</p>	<p>Tolkning av skydd för tankar konstruerade med dubbla väggar med vakuum emellan (Frankrike)</p> <p>Frankrike vill höra tankarbetsgruppens och Joint-mötets synpunkter på den tolkning de gör av skydd av tanken som anges i 9.7.6, bakre skydd hos fordon. Enligt dokumentet tolkar Frankrike att avståndet mellan stötfångaren och tankens bakre vägg avser tankens yttre vägg och inte den inre väggen. Detta kan tolkas olika och önskar därför andra länders synpunkter.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige anser det är tydligt att det är från tankens yttre vägg som avståndet ska mätas ifrån.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Mötet var eniga i att bestämmelserna i 9.7.6 var daterade långt tillbaka då definitionen för tank och tankskal inte var tydliga och flera experter kunde inte utesluta att det förekommer tankar där avståndet mellan stötfångare och tankskal varierar. Ett nytt förslag kommer tas fram och skickas till WP.15.</p>
<p>2020/17</p>	<p>Användande av tabellen i 6.8.2.6.1 som refererar till standarder för konstruktion och tillverkning av tankar och utrustning (Frankrike)</p> <p>Frankrike önskar tankarbetsgruppens synpunkter på hur standarder som i dokumentets exempel påverkar förnyandet av typgodkännande. Det finns standarder, exempelvis EN 14432:2014 och EN 14433:2014, som gäller utrustning som började tillämpas från 2019. Frankrike undrar därför om man vid förnyelse av ett tidigare utfärdat typgodkännande även måste ta hänsyn till standarder som introducerats efter det första typgodkännandet?</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige anser att man vid förnyande av typgodkännande måste ta hänsyn till standarder som introducerats efter det första typgodkännandet.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Ingen enighet kunde uppnås i tolkningsdokumentet från Frankrike och kommer att diskuteras vidare och även ta hänsyn till 6.8.2.3.3 och motsvarande bestämmelse i 1.8.7.</p>
<p>2020/48</p> <p>2020/45 (ersätter INF.34)</p> <p>2020/48 (ersätter INF.36)</p>	<p>Kontroll av tankar där tiden för mellanliggande kontroll har överskridits enligt 6.8.2.4.3 (Frankrike)</p> <p>Frankrike föreslår att förtydliga bestämmelserna för vilken typ av kontroll som ska utföras när slutdatum för mellanliggande kontroll löpt ut enligt 6.8.2.4.3. På Joint-mötet i september 2019 antogs en liknande skrivning med införandet av avsnitt 6.7.2.19.6.2.</p> <p>6.8.2.4.3 anger att <i>"Dessa mellanliggande kontroller får genomföras inom tre månader före eller efter det fastlagda datumet"</i></p> <p>Frankrike föreslår att lägga till en ny text efter denna bestämmelse som förtydligar för kontrollorgan och användare.</p>

	<p>“Once this period has elapsed, a periodic inspection according to 6.8.2.4.2 shall be carried out.”</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer inte förslaget då vi anser den återkommande kontrollen ska utföras inom angiven tidsgräns, detta fungerar bra och förslaget medför inte ökad säkerhet som motiverar den ökade kostanden som förslaget skulle innebära.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslagen antogs inte även om de flesta experter var av åsikten att man skall genomföra den typ av kontroll som missats av någon anledning och att det inte av säkerhetsmässiga skäl finns anledning att kräva en strängare kontroll. Genom 1.4.3.3 ska fyllaren försäkra sig om att sista datum för kontroll inte löpt ut vilket förhindrar användning av tanken men att bestämmelserna inte gav tillräcklig vägledning hur kontrollorgan ska agera om kontrolldatum överskridits. UIP återkommer med ett nytt förslag.</p>
<p>2020/19</p> <p>2020/20</p> <p>INF.6</p> <p>INF.15</p> <p>INF.17</p> <p>INF.23</p> <p>2020/47 (ersätter INF.26)</p> <p>INF.31</p> <p>INF.32</p> <p>INF.33</p> <p>2020/49 (ersätter INF.37)</p> <p>INF.46</p> <p>INF.57</p> <p>INF.63</p>	<p>Rapport från informella arbetsgruppen avseende kontroll och certifiering av tankar (Storbritannien)</p> <p>Fortsatt arbete och rapportering från arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar där det senaste mötet hölls i december.</p> <p>Dokument 2020/20 innehåller förslag på ändringar i 1.8.6, 1.8.7 och 6.8 avseende kontroll och certifiering av tankar samt övergångsbestämmelser i 1.6 och följdändringar i 1.2, 1.4, 1.6, 1.8, 4.3, 4.7, 6.2 samt 6.9.</p> <p>INF.6 innehåller alla ändringar med gulmarkering.</p> <p>INF.17 och INF.23 innehåller kommentarer från EIGA.</p> <p>I INF.15 anser Belgien att ländernas möjlighet att kräva en ”entry into service verification” när cisternvagnar registreras i annat land strider mot "One Stop Shop" enligt EU:s fjärde järnvägspaket.</p> <p>INF.31 och INF.32 från Tyskland innehåller kommentarer som får konsekvenser för kap. 6.2.</p> <p>INF.33 från UIP gäller RID-specifika kontroller och godkännanden av tankar.</p> <p>I 2020/47 ger Irland förslag på ändring till den föreslagna texten i 1.8.6.2.1 där man ger kontrollorgan av typ C tillåtelse att utföra mellanliggande och återkommande kontroll och i 2020/49 ger Storbritannien sin syn på förslaget.</p> <p>INF.46 är ett omarbetat förslag från Tyskland som baseras på deras tidigare förslag (INF.31 samt INF.32) från mars och berör kapitel 6.2.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige ställer sig positivt till hur förslaget med tid utformat sig men anser förslaget innehåller hel del frågor som behöver redas ut och innan de kan antas i sin helhet.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Plenum gav tankarbetsgruppen i uppgift att arbeta vidare med tre grundfrågor. För det första att utforma en skriftlig undersökning för att låta medlemsländerna ta ställning till huruvida de vill tillåta andra medlemsländer att använda sig av ett nationellt system för kontrollorgan för tankar istället för ackreditering enligt ISO/IEC 17020. För det andra gavs i uppgift att nå en samstämmighet i uttrycket ”entry into service verification” i INF.6. Tankarbetsgruppen var enig i att avsikten med en sådan kontroll var att vid enstaka tillfällen ha möjlighet som behörig myndighet att utöva</p>

	<p>marknadskontroll om den misstänker att en tank inte överensstämmer med kraven i RID/ADR. Ett nytt textförslag kommer tas fram vid nästa möte med den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar 16-18 december.</p> <p>Den tredje punkten var att diskutera om ett kontrollorgan av typ C ska vara tillåten att kontrollera tankar. Ett förslag med synpunkter från övriga experter i tankarbetsgruppen föreslogs att läggas fram av Irland och Storbritannien vid nästa möte.</p>
<p><u>INF.43 (ersätter INF.23)</u></p>	<p>Kommentar på dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/20: Ytterligare information från den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar: Föreslagna ändringar av kapitel 6.8 och avsnitt 1.8.7 och 1.8.6 (Belgien)</p> <p>Belgiens förslag INF.23 diskuterades vid det senaste mötet med den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar 11-12 juni. Förslaget, som är en justering av dokument 2020/20, avser att skapa klarhet i vad som menas med begreppet <i>registreringsland</i> vid första kontroll enligt 6.8.1.5 som handlar om bedömning av överensstämmelse, typgodkännande och kontrollförfarande. Enligt förslaget är registreringsland samt operatör inte alltid är känt vid första kontroll av tankcontainers.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget kommer diskuteras vidare vid mötet för kontroll och certifiering av tankar i december 2020.</p>
<p><u>INF.44 (ersätter INF.23)</u></p>	<p>Kommentar på dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2020/20: Ytterligare information från den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar: Föreslagna ändringar av kapitel 6.8 och avsnitt 1.8.7 och 1.8.6 (Belgien)</p> <p>Belgien har arbetat om sitt tidigare förslag i INF.23 som inte fick stöd då det diskuterades vid senaste mötet med den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar 11-12 juni. Förslaget avser en ändring i dokument 2020/20, höger kolumn i 6.8.1.5.6 där Belgien föreslår att återkommande eller mellanliggande kontroll kan utföras av kontrollorgan som är godkänt av behörig myndighet där kontrollen utförs eller registreringsland.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser frågan behöver diskuteras mer och avvaktar diskussionen på mötet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget kommer diskuteras vidare vid mötet för kontroll och certifiering av tankar i december 2020.</p>
<p><u>2020/22</u></p>	<p>Ändringar av övergångsbestämmelser i 1.6 som avser tankar (Frankrike)</p> <p>Frankrike föreslår att se över övergångsbestämmelser för tankar inför den nya utgåvan av RID/ADR 2021.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p>

	<p>Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>
2020/26	<p>Förslag att 4.3.3.3.2 i RID/ADR ska tas bort (Polen) I 4.3.3.3.2 framgår att när tankar, batterifordon eller MEG-containerar överlämnas för transport, ska endast de uppgifter synas som anges i 6.8.3.5.6 och är tillämpliga för den lastade gasen eller nyss tömda gasen. Alla andra uppgifter om andra gaser ska täckas över. Enligt Polen leder 4.3.3.3.2 till att skyltmärkningen på ex tanken täcks över, vilket inte är tillåtet. Vid en eventuell olycka/brand får räddningstjänsten i första hand information om innehållet genom transportdokument och fordonsmärkning. Polen anser att 4.3.3.3.2 ska tas bort då bestämmelsen strider mot 6.8.3.5.6.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att en referens till 6.8.3.5.6 bör finnas kvar i avsnitt 4.3.3.3 så att användarna känner till kraven på skyltmärkningen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget att ta bort bestämmelsen i ADR 4.3.3.3.2 antogs men för RID beslöts att behålla ändringen innanför hakparentes för att diskuteras vidare inom RID.</p>
INF.9	<p>Kompletterande information om förslag ECE / TRANS / WP.15 / AC.1 / 31 till 35 från Ryssland (OTIF) För att ge ytterligare förståelse kring bakgrunden till de officiella dokumenten 31-35 från Ryssland ger OTIF utdrag från den senaste RID-rapporten.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast information.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Endast information.</p>
2020/31	<p>Tankar utrustade med värmeisolering (särbestämmelse TE14) (Ryssland) Ryssland vill göra ett tillägg i TE 14 för att även inkludera samma bestämmelser för en tankkonstruktion där värmeisolering inte är i direkt kontakt med tankskalet. Exempel på detta är tankar avsedda för UN 2810 med tankkod L10CH eller L4BH.</p> <p>TE 14 Tanks shall be equipped with thermal insulation. The thermal insulation directly in contact with the shell <u>and/or structural components of the heating system</u> shall have an ignition temperature at least 50 °C higher than the maximum temperature for which the shell <u>and/or the structural component of the heating system</u> was designed.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p>

	Förslaget antogs efter korrigerings av text i förslaget.
2020/32	<p>Metod för värmebehandling av material avsedda för svetsade tankskal av stål (6.8.2.1.10, 6.8.2.1.11, 6.8.2.6.1) (Ryssland)</p> <p>Ryssland avser att förtydliga kraven i 6.8.2.1.10 samt 6.8.2.1.11 som gäller den rullningsprocess som används vid tillverkning av svetsade tankskal av stål. Detta för att göra det möjligt att harmonisera kraven i EN 13445-2 (som EN 14025 refererar till i 4.1) och RID.</p> <p>I RID, 6.8.2.1.10 föreslås att ta bort skrivningen ”<i>Water-quenched steel may not be used for manufacturing welded steel shells.</i>”</p> <p>Från 6.8.2.1.11 i RID/ADR föreslås att ta bort ”<i>Ratios of Re/Rm exceeding 0.85 are not allowed for steels used in the construction of welded tanks</i>”. Ryssland beskriver även möjliga tolkningar av 6.8.2.1.10 samt 6.8.1.1.11.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer förslag 1 men förslag 2 behöver motiveras ytterligare innan en ställning till förslag 2 kan tas.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Förslaget antogs delvis. Det enades om att stryka skrivningen i 6.8.2.1.10 i RID enligt förslag 1 men förslag ansågs behöva diskuteras vidare i FN:s subkommitté.</p>
2020/33	<p>Beräkning av minsta godstjocklek för tankskal (6.8.2.1.13, 6.8.2.1.16, 6.8.2.1.17, 6.8.2.4.1) (Ryssland)</p> <p>6.8.2.1.13 säger att ”<i>Trycket, som är dimensionerande för bestämning av tankskalets godstjocklek, får inte understiga kalkyltrycket.</i>”. Ryssland föreslår att ta bort kravet då värdena för provtryck i tabell 6.8.2.4.1 understiger kalkyltrycket 10,15 och 21 bar. Vidare föreslås ändring i 6.8.2.1.16 med att förtydliga vilka värden för tillåtna spänningar som ska användas vid beräkning av tankskalets tjocklek.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige tycker det är bra att det diskuteras vilka värden på brottgräns och sträckgräns ska användas vid beräkning av tanktjocklek. Stödjer inte Rysslands förslag då det inte är tydligt vilka ändringar de vill göra.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Förslaget antogs inte.</p>
2020/34	<p>Materialkrav för tankar som används vid transport av UN 2031 (SALPETERSYRA, annan än röd rykande, med mer än 70 % ren syra) enligt TC 6 i 6.8.4 (Ryssland)</p> <p>Vid transport av UN 2031 i tank gäller särbestämmelse TC6 vilket innebär tankar tillverkade av en aluminiumblandning med 99,5% renhet. För transport i tryckfat eller aluminiumdunkar krävs endast en renhetsgrad på 99 %. Ryssland föreslår att samma renhetskrav ska gälla vid tillverkning av aluminiumtankar.</p> <p>TC 6 Where the use of aluminium is necessary for tanks, such tanks <i>shall be made of aluminium not less than 99% pure or of an aluminium base alloy</i>; the wall thickness need not exceed 15 mm even where calculation in accordance with 6.8.2.1.17 gives a higher value.</p>

	<p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs efter mindre korrigering av den föreslagna texten.</p>
<p>2020/35</p>	<p>Yttre påkänningar på invändig avstängningsanordning och dess säte enligt 6.8.2.2.2 (Ryssland) I bestämmelserna för utrustning i 6.8.2.2.2 anges att:</p> <p>För att undvika utsläpp av innehållet vid skada på utvändiga armatur (rörstutsar, sidoförslutningar) ska den invändiga avstängningsanordningen och dess säte vara utförda eller skyddade så att de inte kan brytas loss genom yttre påkänningar. Fyllnings- och tömningsanordningarna (inklusive flänsar och skruvförslutningar) ska liksom eventuella skyddshuvar vara säkrade mot oavsiktligt öppnande.</p> <p>I förslaget föreslås att stryka skrivningen om yttre påkänningar då det är oklart vilka yttre påkänningar som avses. Det föreslås att endast behålla kravet på att utrustningen vid skada ska förhindra utsläpp av innehåll.</p> <p>6.8.2.2.2 ... The internal stop valve and its seating shall be protected or designed to prevent loss of contents in the event of damage to the external fittings (pipes, lateral shut-off devices) under external stress on them in an emergency.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer inte förslaget, då vi anser att dagens text fyller samman funktion. Samma text finns i 6.10.3.4 och 6.12.4.3.4.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs inte men en förklaring för tolkning av paragraf 6.8.2.2.2 kommer läggas i rapporten.</p>
<p>INF.8</p>	<p>Ändring av bestämmelserna i 6.8.2.5.1 RID/ADR (Frankrike) Under 2019 har Joint, WP.15 samt RID-mötet antagit att ändra uttrycket "test" till "inspection" vid fem tillfällen i bestämmelserna. I 6.8.2.5.1, nionde strecksatsen föreslår Frankrike att ta bort ordet "tätetsprovning" i referensen till 6.8.2.4.3 eftersom avsikten är att enbart referera till en mellanliggande kontroll.</p> <p>6.8.2.5.1 Amend the ninth indent to read as follows: "- date and type of the most recent inspection: "month, year" followed by a "P" when the inspection is the initial inspection or a periodic inspection in accordance with 6.8.2.4.1 and 6.8.2.4.2, or "month, year" followed by an "L" when the test is an intermediate inspection in accordance with 6.8.2.4.3;"</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>

<p>INF.13</p>	<p>Tolkning av avsnitt 6.8.3.2.3 i ADR (Nederländerna)</p> <p>Enligt 6.8.3.2.3 ska invändiga avstängningsventiler för alla öppningar för fyllning och tömning av tankar avsedda för kondenserade brandfarliga eller giftiga gaser vara snabbstängande och stängas automatiskt om tanken råkar i oavsedd rörelse eller brand. Nederländerna vill höra jointmötet tolkning av 6.8.3.2.3 enligt frågorna nedan:</p> <p>Question 1: Is the opening in the vapour phase of LNG tanks to be seen as filling or discharge opening?</p> <p>Question 2: Shall the opening in the vapour phase of LNG tanks close automatically in case of unintended movement of fire?</p> <p>Question 3: Shall this "opening" be equipped with 3 closures in series?</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till vår tolkning.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Tankarbetsgruppens experter var eniga att svaret var "ja" på samtliga tre frågor som Nederländerna ställde i tolkningsdokumentet men att bestämmelserna för kondenserade brandfarliga eller giftiga gaser i 6.8.3.2.3 och 6.8.3.2.7 kunde leda till olika tolkningar. Nederländerna uppmanades att ta fram ett nytt förslag till kommande möten.</p>
<p>INF.30</p>	<p>Ändring av 6.8.2.1.23 och 6.8.2.3.1 (Frankrike)</p> <p>I den informella arbetsgruppen avseende kontroll och certifiering av tankar har man föreslagit ändringar av 6.8.2.1.23 och 6.8.2.3.1 för att minska risken att texten feltolkas. I INF.30 föreslår Frankrike dessa ändringar oberoende av antagandet av arbetsgruppens förslag som finns i INF.6</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>
<p>INF.54</p>	<p>Märkning av serienummer på tankskal (Storbritannien)</p> <p>Storbritannien föreslår att införa krav på märkning av serienummer på tankskalet. Detta då det kan uppstå problem vid identifikation i om tankskylten av någon anledning saknas eller lossnat från tanken.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Dokumentet inkom sent och kunde inte samrådats. Sverige avvaktar sitt ställningstagande för att lyssna in diskussionen.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Förslaget antogs inte då det ansågs tillräckligt att kravet på stämpling av serienummer på tankskalet blir obligatoriskt när EN 12972:2018 börjar gälla för nya tankar 1 januari 2022.</p>

INF.56**Förtydligande för användning av tankar efter att det föreskrivna slutdatumet för kontroll och provning löpt ut (Polen)**

Polen lade fram ett förslag till förtydligande vid Joint-mötet i mars 2019 om att förtydligande vad som gäller för användningar av tankar där det föreskrivna datumet för kontroll och provning löpt ut. I förslaget finns fyra ställningstagande, där Polen tidigare tagit parti för ställningstagande 3 (III) och önskar höra övriga medlemsländers åsikt för att förtydliga bestämmelserna för användning i 6.8.2.4 i relation till 1.4.2.2.1 (d).

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Dokumentet inkom sent och kunde inte samrådats. Sverige avvaktar sitt ställningstagande för att lyssna in diskussionen.

Resultat från Joint-mötet

Ingen enighet kunde uppnås. Enligt resultat för förslag 2020/12 kommer UIP återkomma med ett reviderat förslag vid senare tillfälle.

3. Standarder (Standards)[2020/52](#)[2020/58](#)[INF.18](#)[INF.24](#)[INF.50](#)[INF.51](#)[INF.52](#)[INF.53](#)[INF.53/Rev.1](#)[INF.53/Rev.2](#)[INF.55](#)[2020/63](#)**Information om pågående arbete inom CEN (CEN)**

CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet och om uppdaterad procedur för CEN konsultens arbete vid nya eller uppdaterade standarder i RID/ADR.

Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:

Reference	Title
prEN 14427 rev	LPG equipment and accessories - Transportable refillable fully wrapped composite cylinders for LPG - Design and construction
prEN 14071 rev	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels - Ancillary equipmen
prEN 14129 rev	LPG Equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels
prEN 14912 rev	LPG equipment and accessories - Inspection and maintenance of LPG cylinder valves at time of periodic inspection of cylinders

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
-----------	-------

rEN 14894 rev	LPG equipment and accessories - Cylinder and drum marking
prEN 13799	LPG equipment and accessories - Contents gauges for Liquefied Petroleum Gas (LPG) pressure vessels
prEN 12493	LPG equipment and accessories - Welded steel pressure vessels for LPG road tankers - Design and manufacture

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
FprEN 17339	Transportable gas cylinders - Fully wrapped carbon composite cylinders and tubes for hydrogen
FprEN ISO 11114-1	Gas cylinders - Compatibility of cylinder and valve materials with gas contents - Part 1: Metallic materials (ISO/FDIS 11114-1:2020)
FprEN 13953	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for transportable refillable cylinders for Liquefied Petroleum Gas (LPG)
FprEN 13094	Tanks for the transport of dangerous goods - Metallic gravity discharge tanks - Design and construction
EN ISO 16148:2016/prA1	Gas cylinders - Refillable seamless steel gas cylinders and tubes - Acoustic emission examination (AT) and follow- up ultrasonic examination (UT) for periodic inspection and testing - Amendment 1 (ISO 16148:2016/DAM 1:2020)
EN 13175:2019+prA1:2 0 20	LPG Equipment and accessories - Specification and testing for Liquefied Petroleum Gas (LPG) pressure vessel valves and fitting

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

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

Resultat från Joint-mötet:

Standardarbetsgruppens diskussion redovisas i INF.53/Rev.2

4. Tolkning av RID/ADR/ADN

2020/2

Bulktransport av förbrukande batterier och särbestämmelse AP8 (Finland)

Finland tar upp en tolkningsfråga kring AP8 i 7.3.3.2.6 och vill ha Jointmötets syn på saken. AP8 reglerar bulktransport av UN2794 batterier, våta, fyllda med syra och UN2795 Batterier, våta, fyllda med basiskt ämne samt UN2800 och UN3028.

	<p>I särbestämmelse SP598 undantas dessa batterier om de bl.a. är säkrade mot kortslutning. Även i P801 nämns att batterier ska vara säkrade från kortslutning om de är nya. Om de är begagnade gäller inte detta krav.</p> <p>I AP8 föreskrivs att lastutrymmet i fordon/containrar ska vara så konstruerade att de klarar ev. restelektricitet och slag och stötar från batterierna. Utrymmet ska även vara av stål och beständigt mot de frätande ämnen som finns i batterierna. Finland undrar hur detta krav kan uppfyllas.</p> <p>Enligt 7.3.1.12 får man inte blanda och transportera avfall om det finns risk att det kan reagera farligt med varandra, t.ex. förbränning eller utvecklande av avsevärd hetta.</p> <p>Är detta möjligt att uppfylla när begagnade batterier transporteras i bulk utan att det är säkrade för kortslutning.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att bestämmelserna i AP8 beskriver hur lastutrymmet ska vara utformat för att motstå ev. restströmar som de förbrukade batterierna kan innehålla.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Dokument 2020/2 kommer tas upp i den informella arbetsgruppens om transport av farligt avfall för att diskutera hur det ska hanteras.</p>
<p>2020/27</p>	<p><u>Tolkning av bestämmelse 3.4.7.1. (Polen)</u> Polen har en tolkningsfråga om märkningen för begränsad mängd. I 3.4.7.1 står att ”Den övre och undre delen samt begränsningslinjen ska vara svart. Den centrala ytan ska vara vit eller ha en lämplig kontrasterande bakgrund”.</p> <p>Polens fråga är alltså vad är kontrasterande färg när inner ytan inte är vit?</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att de två märken som visas i förslaget är ok. Om Polen anser att det är kontrasterade är otydligt som begrepp så måste det ändras på fler ställen i boken.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Bestämmelsen 3.4.7.1 var i grunden utformad för att tillåta användning av en enda tryckfärg för märkningen. Båda exemplen på märkning i dokument 2020/27 ansågs vara ok.</p>
<p>2020/38</p>	<p><u>Transport av tömd ej rengjord tank (Spanien)</u> Enligt 5.4.1.1.6.2.3 i ADR får tömda, ej rengjorda inneslutningar, sändas i retur till avsändaren och transporthandlingarna som iordningställda för transport med full volym av sådant gods, får också användas. I så fall ska mängdangivelsen tas bort och ersättas med orden ”TÖMD, EJ RENGJORD I RETUR”.</p> <p>Spanien vill höra Joint-mötets synpunkter på olika situationer där transport av tömda ej rengjorda tankar kan ske och klargöra ansvaret för varje situation, ex ansvar för godsdeklarationen.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p>

	<p>Sverige anser att bestämmelse 5.4.1.1.6.2.3 bara kan tillämpas vid retur från en mottagare och tillbaka till avsändaren.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Några av de delegater som uttalade sig ansåg att exempel 7 c) i dokument 2020/38 var det enda korrekta alternativet men joint-mötet enades om att frågan behöver klargöras. Spanien återkommer med ett uppdaterat förslag till nästa joint-möte.</p>
2020/54	<p>Storetiketter för lastväxlarcontainrar (Frankrike)</p> <p>Lastväxlarcontainrar används ofta för transport av avfall och de uppfyller inte definitionen av en bulkcontainer enligt Frankrike. Frankrike vill höra Joint-mötets tolkning om dessa lastväxlarcontainers ska märkas enligt 5.3.1.2 eller 5.3.1.4.1 i RID/ADR vid transport av farligt gods som bulk och om regelverket behöver förtydligas gällande dessa containrar.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</p> <p>Sverige avvaktar diskussionen och välkomnar ett förtydliga av detta.</p> <p>Resultat från Joint-mötet</p> <p>Majoriteten av de delegater som uttalade sig ansåg att dessa lastväxlarcontainrar ska märkas enligt 5.3.1.2 men eftersom det rådde delade meningar och Joint-mötet ansåg regelverket behöver förtydligas hur märkning ska göras kommer Frankrike och FEAD tag fram ett förslag på förtydligande till nästa joint-möte.</p>
5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)	
5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)	
2020/5	<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. Enligt SP591 omfattas inte Blyulfat med högst 3 % fri syra av bestämmelserna i RID/ADR. Medan CLP-förordningen anser att blyulfat med högst 3 % frivätska ska klassificeras som miljöfarligt fast ämne.</p> <p>För att kunna göra motsvarande klassificering i RID/ADR menar Tyskland att SP 591 måste ändras enligt följande.</p> <p>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 förslaget. SP591 kan inte strykas som någon föreslagit för då undantar man möjligheten att klassificeras en lösning med blyulfat med en koncentration om högst 3% fri syra som farligt gods vilket inte är i linje med CLP:s klassificering.</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p> <p>Förslaget antogs, men Joint-mötet noterade att ändringen av SP 591 bör kontrolleras av FN:s subkommitté så det inte står i strid med andra regelverket.</p>
2020/13	Förslag till ändring av kapitel 1.2 i RID/ADR (Portugal)

<p>INF.5</p>	<p>Portugal återkommer med ett reviderat förslag på att avsnitt 1.2.1 ska rensas på förkortningar och att förklaringar på dessa flyttas till ett nytt avsnitt 1.2.3 Liknande ändring har införts i IMDG-koden och ADN. INF.5 innehåller förslaget till textändringar i 1.2.1 och 1.2.3</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 stöddes principiellt, men en del synpunkter framfördes att förslaget behöver kompletteras och Portugal ombads återkomma med kompletterande ändringar till nästa Jointmöte.</p>
<p>2020/21</p>	<p>Tidsgräns för förpackning av plast för transport av smittförande avfall UN 3549 (Schweiz) Schweiz föreslår att användningstiden för förpackningar för avfall av smittförande ämnen i kategori A med UN3549 inte begränsas till 5 år. En tidsgräns på 5 år finns inte heller för förpackningar till ämnen med motsvarande egenskaper i UN2014 och UN2900 enligt förpackningsinstruktion P620.</p> <p>Schweiz föreslår därför att komplettera texten i den nya P622 (träder i kraft 2021-01-01) så att tidsgränsen på 5 år tas bort.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer inte förslaget. För det första ska det först diskuteras på FN:s subkommitté. Sen är tidsgränsen inte lika kritisk för dessa förpackningar nu eftersom de nu går att använda vanliga förpackningar som finns på marknaden och som då inte behöver lagras.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inte, Schweiz återkommer med ett uppdaterat förslag till FN:s subkommitté.</p>
<p>2020/24</p>	<p>Harmonisering av kravet ”lämpliga i konstruktionstekniskt avseende” (CEFIC) CEFIC föreslår att texten om kravet ”lämpliga i konstruktionstekniskt avseende” för containers i 7.1.4 och ”strukturell funktionsduglig” i 7.3.1.13 ska ändras för att harmonisera med de bestämmelserna som beslutats att införas i den 22:a utgåvan av FN-rekommendationerna</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer en harmonisering mellan de olika transportslagen</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inte, CEFIC kommer presentera ett uppdaterat förslag till nästa möte för Harmoniseringsarbetsgruppen i april 2020 eller Joint-mötet i mars 2021.</p>
<p>2020/36</p>	<p>Transport av UN 1043 Gödselmedel, lösning, med fri ammoniak (Spanien). Spanien återkommer med INF.10 från september 2019. Förslaget syftar till att klargöra bestämmelserna för transport av UN1049 vilka skiljer sig för de olika transportslagen.</p>

	<p>Spanien bygger förslaget på mötets kommenterar dvs att komplettera 2.2.2.2.2 med UN1043 och med en hänvisning till SP642. De föreslår även att göra ett förtydligande i SP 642 för transport av ammoniak lösning som ska transporteras som UN2073, UN2672 och UN3318.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Vi följer diskussionen, frågan är om det verkligen är befogat att ha inte ha en harmonisering med FN:s klassificering.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> I dokument 2020/36 antogs förslagen i punkt 14, 15 för ADR/RID/ADN och punkt 16 för RID. Förslag i punkt 17 ansåg Joint-mötet att ADN-mötet är bäst lämnade att ta beslut om.</p>
<p>2020/37</p>	<p>Namn och beskrivning för UN 1345 gummirester eller gummishoddy, malet eller pulveriserad/ granulerad (Spanien) Spanien vill harmonisera namn och beskrivning för UN1345 mellan FN-rekommendationerna och RID/ADR/ADN. Texten i de senare gör att mer ämnen omfattas vilket inte är bra då övriga transportregelverk motsvarar FN-texten.</p> <p>Spanien ger 2 förslag på lösning.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. FN-texten ur Tabell A används i sin helhet "RUBBER SCRAP or RUBBER SHODDY powdered or granulated, not exceeding 840 microns and rubber content exceeding 45%". 2. En ny särbestämmelse införs I RID/ADR/AND SP 6xx: "Rubber scrap or rubber shoddy in powder or granules of more than 840 microns and containing less than 45% of rubber, are not subject to the RID/ADR." <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget med fördel för förslag 1.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslag 1 antogs</p>
<p>2020/39</p>	<p>Namn och beskrivning för UN 2015 väteperoxid, stabiliserad eller väteperoxid vattenlösning, stabiliserad med mer än 60 % väteperoxid (Spanien) Spanien vill harmonisera namn och beskrivning för UN2015 mellan FN-rekommendationerna och RID/ADR/ADN. Texten i de senare gör att fler ämnen omfattas vilket inte är bra då övriga transportregelverk motsvarar FN-texten.</p> <p>Spanien förslår därför att ändra i den första raden för UN 2015 för att harmoniera med FN-rekommendationerna i det fallet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige är inte övertygad om att en harmonisering mot FN-rekommendationerna är möjligt detta fall.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs.</p>

2020/40

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.

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 ger ett förslag på ändring av SP 593.

Spanien ger samma förslag på lösningen men de har utvecklat argumenten.

“SP 593: This gas, ~~when used for intended for the cooling or conditioning purposes 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 RID/ADR except as specified in 5.5.3.”

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förslaget.

Resultat från Joint-mötet

Joint-mötet ansåg att SP 593 och 5.5.3 behöver klargöras, Spanien återkommer med ett uppdaterat förslag till nästa Joint-möte.

2020/41

Namn och beskrivning för UN 2426 AMMONIUMNITRAT, FLYTANDE högkoncentrerad lösning (Spanien)

Spanien 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.

Namn och beskrivning i Tabell A ändras till UN2426 AMMONIUMNITRAT, FLYTANDE högkoncentrerad lösning.

SP644 ändras enligt följande:

“This substance is admitted for carriage, provided that:

1. The pH is between 5 and 7 measured in aqueous solution of 10% of the substance carried.
2. The solution does not contain more than 93% ammonium nitrate.
3. The solution does not contain more than 0.2% combustible material or chlorine compounds in quantities such that the chlorine level exceeds 0.02%.
4. The maximum allowable transport temperature of the solution shall be 140°C.

The concentration and temperature of the solution at the time of loading, its percentage of combustible materials and of chlorides, and the contents of free acid shall be certified.”

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige anser inte att detta ska diskuteras på Joint utan ska först behandlas på FN:s subkommitté.

Resultat från Joint-mötet

Antogs inte, Spanien avser att återkomma med ett uppdaterat förslag till nästa Joint-möte.

<p>2020/51</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. Tyskland återkommer 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>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer inte förslaget som det är formulerat nu, då alla ämnen med denna särbestämmelse skulle omfattats vilket skulle för stora lättnader.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget fick visst stöd men det ansågs att åtgärderna som ska vidtas enligt förslaget är för otydliga och behöver vara mer specificerade. Tyskland återkommer med ett reviderat förslag till nästa joint-möte.</p>
<p>2020/53 (ersätter INF.21)</p>	<p>Klassificering av UN 1872 Blydioxid (Tyskland) I ADR och RID är UN 1872 Blydioxid är 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. Tyskland tog upp detta på jointmötet i september 2019 och återkommer nu med ett reviderat förslag</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs.</p>
<p>5 (b) Nya förslag (New proposals)</p>	
<p>2020/3</p>	<p>Ändring i 2.2.41.1.10 av den franska versionen (Frankrike) Texten berör endast den franska versionen</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Berör endast den franska versionen.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Dokument 2020/3 drogs tillbaka av Frankrike.</p>
<p>2020/4 2020/46 (ersätter INF.25)</p>	<p>Standarder för skydd av ventiler i 4.1.6.15 (Tyskland) Tabellen i 4.1.6.15 listas standarder som ska tillämpas för att UN-tryckkärl ska uppfylla kraven i 4.1.6.8 (b) och (c). För övriga tryckkärl anses kraven i 4.1.6 uppfylla om kraven i relevanta standarder i tabell 4.1.6.15 uppfylls. Några standarder i tabellen är gamla och blivit upphävda. Det är förnärvarande tillåtet att tillverka och sälja ventilskydd enligt standard som upphävts utan att ytterligare tester behöver göras enligt ISO 1117:2008 för icke UN-märkta tryckkärl. Tyskland föreslår att sista datum för tillämpning av standard vid</p>

	<p>tillverkning samt referenser till kraven i standarder tillämpbara för ventiler med inbyggt skydd läggs till i tabell 4.1.6.15</p> <p>CEN har upptäckt några brister i förslaget från Tyskland och CEN föreslår liknade ändringar i INF.25 där dessa brister rättats till.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer ändringarna som föreslås i 2020/46</p> <p>Resultat från Joint-mötet Dokument 2020/4 drogs tillbaka av Tyskland. Förslaget i 2020/46 antogs med mindre ändringar. CEN återkommer vid nästa Joint-möte med ett kompletterande förslag då man upptäckt det saknas en standard för ventilskydd.</p>
<p>2020/8</p>	<p>Online repetitionsutbildning för förare av farligt gods (IRU) IRU har tagit fram ett förslag på vägledning för Online repetitionsutbildning för förare. Vägledningen innehåller krav och förutsättningar för utbildningen. IRU föreslår att vägledningen ska publiceras på UNECE:s webbplats och i 8.2.2.5 lägga till texten:</p> <p style="padding-left: 40px;">“A refresh training course, using e-learning, according to the guideline 1 is considered to fulfil the prescription of this sub-session 8.2.2.5”</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige tycker inte att utbildningen ska regleras i detalj utan behörig myndighet ska kunna reglera detta. Grundkravet ska dock vara lärarledd utbildning</p> <p>Resultat från Joint-mötet Många länder uttryckte ett principiellt stöd för online utbildning. Men förslaget från IRU antogs inte då Joint-mötet ansåg att ett mer grundläggande jobb behöver göras i en informell arbetsgrupp. IRU ombads återkomma med ett förslag på mandat för en informell arbetsgrupp.</p>
<p>2020/14</p> <p>INF.62</p>	<p>Om arbetet med riktlinjer för riskvärdering vid landtransport av farligt gods RID/ADR/ADN (ERA) ERA informerar om ramverket för riskvärdering som har tagits fram. I slutet innehåller dokumentet länkar till sidor med mer information men även till riktlinjerna för riskvärdering och beslutsfattande.</p> <p>ERA föreslår även att lägga länkar till EU:s webbplats i avsnitt 1.9.3 i RID och 1.9.4 i ADR, antingen komplettera med nya länkar eller ersätta fotnot 20.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige emotsätter sig att det införs länkar till riktlinjerna i regelverken. Vi anser att det på detta sätt legitimeras på ett sätt som inte var avsikten när de slutligen färdigställdes. Riktlinjerna är frivilliga att använda och självklart kan de presenteras på FN-/OTIF:s webb plats förutom där det redan finns på ERA:s hemsida.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget enligt INF.62 antogs efter omröstning.</p>

<p>2020/23</p>	<p>Transport av utrustning med litiumbatterier (Schweiz) Förbränningsmotorer med brandfarlig vätska eller gas som drivmedel (se UN 3528, UN3529) är undantaget i bestämmelserna i ADR/RID om kraven i särbestämmelse SP 363 uppfylls. För apparater som drivs av litiumbatterier och som klassificeras som UN 3091 eller UN 3481 finns inte någon särbestämmelse som motsvarar SP 363. Schweiz föreslår därför en ny särbestämmelse införs för UN 3091 och UN 3481 som även ska gälla vid transport som genomförs av företag i samband med deras huvudverksamhet. Om kraven i föreslagen särbestämmelse uppfylls behöver inga andra bestämmelser i ADR/RID följas.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige anser att detta förslag bör diskuteras på FN:s subkommitté TDG möte först innan det tas upp på Joint-mötet. Stödjer inte förslaget att införa en särbestämmelse för UN 3091 och UN 3481 som även ska gälla vid en transport som genomförs av företag i samband med deras huvudverksamhet. Är undantaget enligt 1.1.3.1 (c).</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget att införa en ny särbestämmelse antog inte, men joint-möte gav ett visst stöd för att bestämmelserna för transport av utrustning med litiumbatterier behöver förtydligas. Schweiz återkommer med ett uppdaterat förslag till nästa joint-möte.</p>
<p>2020/25</p>	<p>Transport av förpackningar för bortskaffande eller återvinning (Schweiz) Schweiz föreslår att en ändring särbestämmelse SP 663 så att förpackningar vid transport av UN 3509 inte behöver uppfylla kraven i 4.1.1.3 enligt:</p> <p style="padding-left: 40px;">Add the following text after the first sentence of special provision SP 663: “In this case, the requirements of 4.1.1.3 need not be met.”</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer inte förslaget. Det framgår redan i särbestämmelserna för förpackningsinstruktioner som anges i tabell A för UN3509 att förpackningar inte behöver uppfylla kraven i 4.1.1.3</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs inte.</p>
<p>2020/28</p>	<p>Språklig harmonisering av särbestämmelse 643 (Polen) Polen föreslår en ändring av särbestämmelse SP 643 i engelska utgåvan av ADR/RID så den harmoniserar med den tyska och franska enligt:</p> <p style="padding-left: 40px;">“Mastic asphalt is not subject to the requirements for Class 9.”</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Berör inte den svenska versionen av ADR/RID</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs inte därför det ansågs vara en risk den nya formuleringen skulle begränsa omfattningen av SP 643 för mycket. Polen återkommer med ett nytt förslag till joint-mötet.</p>

2020/29

**INF.30 från
WP.15 nov 2019**

Transport av batteridrivna fordon (Schweiz)

Schweiz vill införa bestämmelser för transport av elfordon där litiumbatterierna är skadade eller defekta och dessa ska gå som last. En rad bestämmelser föreslås för UN 3171, 3480 resp. 3481, bl.a. att dessa ges en ny bulkkod, AP11, som möjliggör transport i container. De vill även införa ett helt nytt delavschnitt, 6.11.6 för sådana containrar. De allmänna kraven anses dock uppfyllda för 20 fotscontainers som uppfyller ISO-Norm 668. Tilläggskrav föreslås vad gäller containerns prestationskrav, märkning samt brandlarm och automatiskt brandsläckningssystem.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer inte förslaget då vi anser det finns en risk att det kan hämma utvecklingen på eldriftsidan. Det saknas underlag som motiverar att en viss typ av släckmedel måste användas och som förslaget är skrivet skulle det kunna krävas en container för att transportera bort exempelvis el-cyklar eller el-sparkcyklar som har skadade litiumbatterier. Men bra att diskussionen tas upp.

Resultat från Joint-mötet

Förslaget fick inget stöd i att införa en ny särbestämmelse och nytt avsnitt för containers avsedda för transport av elfordon med skadade eller defekta litiumbatterier. Schweiz tar gärna emot synpunkter/ förslag på hur regelverket kan utformas för en säkrare transport av elfordon med skadade eller defekta litiumbatterier för att kunna återkomma med ett reviderat förslag till nästa joint-möte.

2020/30

Skillnad mellan tillämpning av särbestämmelse 666 och 669 (Schweiz)

Särbestämmelse 669 gäller för påhängsvagn eller släpvagn tillhörande utrustning som är avsedd att användas under transporten och som drivs av flytande bränsle, gas eller ett elektriskt lagringssystem. Särbestämmelse 666 gäller för fordon och batteridrivna utrustning som anges i särbestämmelse 388 liksom varje farligt gods som de innehåller och som är nödvändigt för deras funktion eller funktionen hos deras utrustning när de transporteras som last.

För att tydliggöra tillämpningsområdet för särbestämmelse 666 särskilt i förhållande till särbestämmelse 363 och anpassa ordalydelsen med den i specialbestämmelse 669 föreslår Schweiz ett tillägg i specialbestämmelse 666 enligt:

Amend the first sentence of special provision 666 as follows(added text underlined in bold):

“Vehicles and battery powered equipment, referred to by special provision 388, when carried as a load, as well as any dangerous goods they contain that are necessary for their operation or the operation of their equipment, and when intended for use during carriage, ...”

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.

Resultat från Joint-mötet

Joint-mötet var överens om att särbestämmelserna 363,666 och 669 delvis överlappande varandra och det finns ett behov att förtydliga dem men att förslaget i dokument 2020/30 inte löste detta. Schweiz återkommer nästa joint-möte med ett uppdaterat dokument.

<p><u>INF.10</u></p>	<p>Förslag att ta bort förpackningssärbestämmelse PP12 för UN 3077 (Polen) Om det vid bulktransport av UN 3077 är tillåtet med presenningsförsedda fordon, containrar eller bulkcontainrar så anser Polen att det ska vara tillåtet att transportera UN 3077 förpackat i 5H1, 5H1 och 5M1 säckar i pressningsförsedda fordon, containrar eller bulkcontainrar. Särbestämmelse PP12 kräver täckta fordon eller slutna containrar vid transport, därför föreslår Polen att UN 3077 ska strykas i förpackningssärbestämmelse PP12.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att förslaget först ska behandlas av FN:s subkommitté då det även omfattar IMDG-koden</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>
<p><u>INF.11</u></p>	<p>Resultat från FN:s subkommitté TDG möte i Geneve 4-10 december 2019 (sekretariatet) I INF.11 har sekretariatet sammanställt subkommitténs kommentarer och förslag på ändringar i ADR/RID för beslut på Jointmötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer en harmonisering med FN-rekommendationerna.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>
<p><u>INF.12</u></p>	<p>Stuvningsintyg för containrar/fordon 5.4.2 (Nederländerna) 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. Under jointmötet på våren 2019 togs denna fråga upp och mötet höll med förslaget att ta bort kravet att ett stuvningsintyg ska bifogas godsdeklarationen. Nederländerna återkommer nu med några olika förslag på hur 5.4.2 kan ändras gällande stuvningsintyg.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget eftersom vi för ca 10 års sen hade liknande förslag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>
<p><u>INF.16</u></p>	<p>Ändring av allmänna uppgifter i 5.4.1.1.1 (f) som ska finnas i godsdeklarationen (Nederländerna)</p> <p>Förslaget har tagits tillbaka</p> <p>I 5.4.1.1.1 (f) ska totalmängden av allt farligt gods med olika UN-nr, transportbenämningar eller olika förpackningsgrupper anges. Bestämmelsen innanför parentes anger att ”som volym eller som bruttovikt eller nettovikt beroende på vad som</p>

	<p>är tillämpligt”. Nederländerna föreslår att ta bort <i>tillämpligt</i> och istället specificera vad som menas med totalmängd</p> <ul style="list-style-type: none"> • the total quantity of each item of dangerous goods bearing a different UN number, proper shipping name or, when applicable, packing group (as a volume or as a gross mass, or as a net mass as appropriate); • In this case the ‘total quantity’ means: • For articles, gross mass in kilograms (for articles of Class 1, net mass in kilograms of the explosive substance); • For solids, liquefied gases, refrigerated liquefied gases and dissolved gases, net mass in kilograms; • For liquids, the total quantity of dangerous goods contained in litres; • For compressed gases, adsorbed gases and chemicals under pressure, the water capacity of the receptacle in litres. <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Det är ett intressant förslag som vi stödjer i princip. Frågan är bara hur man beskriver det på bästa sätt. Man får dock inte glömma motsvarande lista i 1.1.3.6. För att få en harmonisering med övriga transportslag kanske man borde börja diskussionen på FN-subkommitté.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget drogs tillbaka innan mötet av Nederländerna.</p>
<p>2020/43 (ersätter INF.27)</p>	<p>Införande av vägledning för tillämpning av 5.4.0.2 i RID/ADR (Schweiz)</p> <p>Enligt 5.4.0.2 i RID/ADR är det tillåtet använda elektronisk dataöverföringsteknik och en vägledning för att tillämpa 5.4.0.2 finns publicerad på OTIF:s och UNECE:s hemsidor. Schweiz kommer med förslag på antal mindre ändringar i vägledningen, exempelvis storlekskrav på fordonsetiketten.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget</p> <p>Resultat från Joint-mötet Joint-mötet var överens om att dokument 2020/43 ska diskuteras i den informella Telematikarbetsgruppen för att ta ställning till de ändringar som föreslås.</p>
<p>INF.29</p>	<p>Uppdatering av referenser till IRS 50591 och 50592 (UIC) Vid Joint-mötet i september 2019 beslutade man att i ADR/RID införa hänvisningar till när IRS 50591 och 50592 ska börja gälla. I INF.29 vill UIC ändra på fotnot 2 i 6.11.4.1 samt fotnot 1 i 7.1.3 gällande från vilket datum första och andra versionen av IRS ska tillämpas.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>

<p>2020/56</p>	<p>Särbestämmelse 363 (Schweiz) Schweiz förslår en ändring av särbestämmelse 363 så det blir 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> Särbestämmelse 363 gäller för alla transportslag och kan få konsekvenser om bestämmelsen ändras enbart i ADR/RID, därför stödjer inte Sverige detta förslag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget fick ett visst stöd men flera delegater ansåg att texten bör läggas in en anmärkning i avsnitt 5.3 istället. Schweiz återkommer till nästa joint-möte med ett uppdaterat förslag.</p>
<p>2020/64 INF.61</p>	<p>Orangefärgade skyltar på fordon eller godsvagnar som transporterar mindre tankar eller bulk containrar (Schweiz) Enligt anmärkningen i 5.3.2.1.5 i RID/ADR behöver inte täckta eller presenningsförsedda fordon/godsvagnar märkas med orangefärgade skyltar som transporterar tankar med en volym av högst 3000 liter. Schweiz föreslår en ändring av anmärkningen i 5.3.2.1.5 så den gäller även öppna fordon/godsvagnar och bulkcontainers med en volym av högst 3000 liter.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar diskussionen på mötet innan ställning till förslaget tas.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget enligt antogs enligt INF.61.</p>
<p>2020/66</p>	<p>Särbestämmelse 389 för UN 3536 Litiumbatterier installerade i lastbärare (Schweiz) Särbestämmelse 389 ska endast tillämpas på lastbärare som har litiumjon batterier eller primära litiumbatterier installerade avsedda för ge ström utanför lastbäraren. Schweiz föreslår en ändring av första meningen i särbestämmelse 389 så att den harmoniseras med FN-rekommendationerna samt att UN 3536 tilldelas transportkategori 2 och så det blir möjligt att transportera som värdeberäknad mängd.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige är tveksamma förslaget då det inte är relevant med transportkategori för enheter som UN 3536</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslag 2 antogs samt förslag 3 som enbart berör ADR antogs också.</p>
<p>2020/9 2020/50 (ersätter INF.38)</p>	<p>Återkommande kontroll av Batterifordon fyllda enligt förpackningsinstruktion P200 (EIGA) EIGA anser att det bör finnas möjlighet att ansöka om utökat intervall till 15 år för återkommande kontroll på sömlösa gasflaskor av stål installerade i batterifordon. EIGA föreslår därför ändringar i förpackningsinstruktion P200 i avsnitt 4.1.4.1 som skulle göra det möjligt att hos behörig myndighet ansöka om förlängt kontrollintervall för batterifordon med element av sömlösa gasflaskor</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> Joint-mötet ansåg att man måste ha mer information för att kunna ta beslut om ett eventuellt utökat kontrollintervall. EIGA ombads återkomma med ett förslag på mandat för en informell arbetsgrupp för denna fråga.</p>
<p>2020/57</p> <p>INF.58</p>	<p>Transport av avfall som innehåller obunden asbest i bulkcontainerer (Frankrike) Frankrike föreslår att UN 2212 Asbest, amifbol eller UN 2590 Asbest, kryptosil som innehåller avfall från exempelvis vägarbeten eller rivning av byggnader som är förorenat med obunden asbest ska tillåtas i bulkcontainers om avfallet packas i enligt förslaget så kallade "container bags"</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige är positiva till förslaget men anser att kraven på de i förslaget så kallade "container bags" behöver förtydligas gällande märkning och eventuellt typgodkännande.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget fick ett principiellt stöd men joint-mötet ansåg att kraven på dessa "container bags" måste vara tydligare och mer specificerade. Frankrike återkommer med ett uppdaterat förslag till nästa joint-möte.</p>
6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)	
<p>2020/10</p>	<p>Transport av tryckkärl godkända i USA (DOT-flaskor) (EIGA) Information om fortsatt arbete med att få till ett ömsesidigt erkännande av π (pi)- och DOT-märkta gasflaskor mellan den europeiska och amerikanska marknaden. Jointmötet i september 2019 enades om att den föreslagna texten i INF.44 användas för införande i RID/ADR vid den tidpunkt då motsvarande avtal är klart från amerikanskt håll. Ett amerikanskt avtal uppskattas vara klart vid halvårsskiftet 2020</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> Dokument 2020/10 redovisar dagsläget. I juni påbörjades arbetet att ändra reglerna i USA.</p>
<p>2020/42</p> <p>INF.7</p> <p>INF.7 add.1</p>	<p>Information från den informella arbetsgruppens arbete för att minska risken för BLEVE vid transport av farligt gods (Spanien) Information från Blevé-arbetsgruppens möte i Madrid den 22-24 oktober. Bland annat så presenteras det i INF.7 Add 2 resultat från de F.E.M -beräkningar som gjorts på olika brandscenarios för att kunna bedöma tiden/risken för BLEVE. I INF. Add 3 och 4 presenteras resultat från test på däckbrand som Norge har genomfört.</p>

<p>INF.7 add.2</p> <p>INF.7 add.3</p> <p>INF.7 add.4</p> <p>INF.7 add.5</p> <p>INF.7 add.6</p> <p>INF.7 add.7</p> <p>INF.20</p>	<p>Arbetsgruppen rekommenderar ett antal åtgärder förs in i ADR/RID för att minska risken för BLEVE, exempelvis installation av stänkskärmar av metall, brandsläckningssystem i motorutrymmet, säkerhetsventil, krav på Advanced Emergency Braking Systems och Lane Departure Warning Systems.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer arbetsgruppen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Spanien presenterade arbetsgruppens arbete och joint-mötet var överens om att arbetsgruppen i sitt fortsatta arbete ska prioritera åtgärderna A, B och C i dokument 2020/42.</p>
<p>2020/44 (ersätter INF.19)</p> <p>INF.39</p>	<p>Rapport från den informella arbetsgruppens tredje möte för användning av begreppen "risk" och "hazard" (Rumänien)</p> <p>Rumänien presenterar resultat från den arbetsgrupp som diskuterat valet av orden "RISK" and "HAZARD/DANGER" i RID/ADR/ADN. I dokumentet ges en rad förslag på ändringar där termer som risk, ändras till fara eller risk ändras till sannolikhet. Efter jointmötet avser man att skicka förslaget in till FN Subkommitté TDG mötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser inte att detta är en prioriterad fråga då ordvalet inte är så känsligt i det svenska språket.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Joint-mötet hade några synpunkter på den texten som föreslås och Rumänien tar till sig dessa synpunkter och återkommer med ett reviderat förslag till FN:s subkommitté.</p>
<p>2020/59</p>	<p>Rapport från den informella arbetsgruppens möte om transport av farligt avfall (FEAD).</p> <p>Arbetsgruppens information från mötet som hölls i Utrech 3-4: mars. Dokument 2020/57, 2020/60-62 innehåller förslag på ändringar som diskuterats på arbetsgruppens möte.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer arbetsgruppen</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Endast information</p>
<p>2020/60</p>	<p>Förtydligande av UN 3509 Förpackningar, uttjänta, tömda, ej rengjorda (FEAD)</p> <p>Enligt anmärkningen i 4.1.1.11 i RID/ADR så får tömda förpackningars som innehållit farligt gods transporteras för bortförskaffande eller materialåtervinning som UN 3509 och särbestämmelse 663. Detta kan leda till missförstånd enligt FEAD och föreslår att särbestämmelse 663 förtydligas enligt förslaget.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p>

	<p>Sverige välkomnar ett förtydligade men för UN3509 har Sverige nationella bestämmelser/ undantag i del 16 som tar hand om detta.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslag b) antogs med mindre ändring och förslag a) antogs inte</p>
<p>2020/61 INF.49</p>	<p>Information om mängden farligt gods i godsdeklaration (FEAD) Vid transport av avfall är det inte alltid möjligt att ange exakt vikt på avfallet i godsdeklarationen. FEAD föreslår att en anmärkning efter 5.4.1.1.1 (f) införs som förtydligar hur uppgifter om vikt i godsdeklarationen ska anges vid transport av avfall som klassas som farligt gods.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige anser att förslaget först ska behandlas av FN:s subkommitté då det även omfattar IMDG-koden</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Förslaget antogs inte då joint-mötet ansåg att förslaget behövde förtydligas på ett antal punkter. FEAD återkommer med ett uppdaterat förslag tills nästa joint-möte.</p>
<p>2020/62</p>	<p>Transport av UN 3509 i presenningsförsedda containrar, bulk containrar eller fordon/vagnar (FEAD) Vid transport av UN 3509 är det inte tillåtet med presenningsförsedda containrar, bulk containrar eller fordon/vagnar (VC1). FEAD anser att risken vid transport av UN 3509 inte är högre än exempelvis vid transport av UN 3243 Fasta ämnen, som innehåller giftig vätska n.o.s. och föreslår att det ska bli tillåtet med VC1 vid transport av UN3509.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige välkomnar ett förtydligade men för UN3509 har Sverige nationella bestämmelser/ undantag i del 16 som tar hand om detta</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs.</p>
<p>2020/65 (ersätter INF.22)</p>	<p>Informella arbetsgruppen om bestämmelser för utrustning till tankar och tryckkärl samt bestämmelser om tryckkärl (EIGA) Arbetsgruppen, som bildades 2014, tog fram ett antal förslag till ändringar gällande tryckkärl som antogs av FN:s subkommitté i december 2019. EIGA föreslår att dessa ändringar förs in i RID/ADR för att harmonisera med FN-rekommendationerna.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer arbetsgruppen</p> <p>Resultat från Joint-mötet Föreslagna ändringar kommer tas upp på nästa möte för Harmoniseringsarbetsgruppen för beslut.</p>

7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)

<p>2020/55</p> <p>INF.40</p> <p>INF.41</p> <p>INF.42</p> <p>INF.47</p>	<p>Rapport från arbetsgruppen för förbättring av olycksrapportering (Frankrike).</p> <p>Arbetsgruppen för att förbättra olycksrapportering enligt 1.8.3.6 och mallen rapporteringen enligt 1.8.5 informerar om mötet som hölls 17-19 februari i Paris och om arbetsgruppens fortsatta arbete.</p> <p>I INF.47 presenterar arbetsgruppen förslag på mallar för olycksrapportering för RID och ADR för att få synpunkter från jointmötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige följer arbetet men MSB har inte möjlighet att delta aktivt pga. resursbrist.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Endast information.</p>
<p>8. Kommande arbete (Future work)</p>	
	<p>Nästa Jointmöte kommer att hållas i Bern 15-19 mars 2021.</p>
<p>9. Val av ordförande (Election of officers for 2021)</p>	
	<p>Claude Pfauvadel valdes till ordförande och Silvia Garcia Wolfrum till vice ordförande.</p>
<p>10. Övriga frågor (Any other business)</p>	
<p>INF.3</p>	<p>Begäran om konsultativ status från European Recycling Industries'Confederation (EuRIC)</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 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> Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>
<p>INF.4</p>	<p>Ansökan om utökad konsultativ status för EASA (the European Association of Dangerous Goods Safety Advisers)</p> <p>Vid Joint-mötet i Bern 2015 fick EASA konsultativ status för de delar i RID/ADR/ADN som rör säkerhetsrådgivare och dess aktiviteter. Deras status skulle inte heller ha en koppling till EASA.</p> <p>I den aktuella ansökan vill EASA utöka sitt mandat att gälla hela RID/ADR /ADN överenskommelsen. Sen 2015 har organisationen vuxit från 15 nationella organisationer till 25. De representerar nästan 4000 säkerhetsrådgivare i 20 olika länder.</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> Joint-mötet beslutade att utöka EASAs mandat till att gälla hela RID/ADR/ADN.</p>
INF.14	<p>Hänvisningar till ”behörig myndighet” (Sekretariatet) Efter en begäran från WP.15 mötet så enades jointmötet som hölls under hösten 2018 om att låta en informell arbetsgrupp granska referenserna till behöriga myndigheter i del 1-7 i RID/ADR. WP.15 mötet efterfrågar information om statusen på detta arbete.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige tar inte ställning i frågan utan lämnar det åt sekretariatet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Pga. tidsbrist behandlades inte dokumentet och sköts upp till senare tillfälle.</p>
INF.60	<p>Information om 2030 strategi från Inland Transport Committee</p> <p>Endast information.</p>
11. Antagande av rapporten (Adoption of the report)	
	Rapporten antogs