



Avdelningen för räddningstjänst och olycksförebyggande
Enheten för hantering av farligt gods och brandfarlig vara
Malin Jonsson, Henric Strömberg
010-240 55 28

Rapport från Joint-mötet (RID/ADR/ADN) den 25–28 mars.

Officiell rapport från Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, den 23-28 mars 2025 i Bern publiceras inom några veckor på [FN:s webbplats](#)

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

Följande nationer deltog:

Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Norge, Tyskland, Irland, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Serbien, Slovakien, Slovenien, Spanien, Sverige, Schweiz, Turkiet, Storbritannien, USA och Österrike.

Följande nationer deltog konsultativt:

Zimbabwe, Kamerun.

Dessutom deltog representanter från ERA samt cirka 15 internationella intresseorganisationer.

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 ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/XX	Titel och sammanfattning
1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)	
175	Agenda för mötet
175/Add.1	Lista över dokument under varje agendapunkt
INF.1	Lista över dokument
INF.2	Lista över dokument per agendapunkt
INF.3	Tidtabell för mötet
INF.5	Ändring av mötesstart (Sekretariatet)

	Mötet i plenum startar måndagen den 24 mars 2025 kl. 14.30, tankarbetsgruppen kommer dock att inleda sitt parallella möte på måndag morgon.
2. Tankar (Tanks)	
INF.50	Rapport från tankarbetsgruppen Dokumentet summerar diskussionerna och utfallet av tankarbetsgruppens möte 24–26 mars. Tankarbetsgruppen hade även ett förberedande möte digitalt 7 och 10 februari. Rapporten summerar alla dokument som diskuterades i tankarbetsgruppen under agendapunkt 2. Totalt deltog 31 experter från 16 länder, 7 branschorganisationer samt European Agency for Railways (ERA).
2025/5	Förtydligande angående kapacitet att ta hänsyn till vid bestämning av fyllnadsgrad i tankar (Frankrike) 4.3.2.2.1 definierar fyllnadsgrad för tankar som är avsedda för vätskor. Fyllnadsgraden uttrycks i procent av kapaciteten och kapacitet hos tankskal eller tankfack finns definierat i 1.2.1. Dessutom ska tankkapaciteten anges på tankskylten, enligt 6.8.2.5.1. Det verkar fortfarande råda viss förvirring på grund av begreppet nominell kapacitet som vanligtvis användes innan införandet av definitionen av kapacitet i 1.2.1. Frankrike föreslår därför att införa ett förtydligande i användarbestämmelserna i delavsnitt 4.3.3.2: <i>“NOTE: Capacity means the capacity of the shell or the shell compartment as defined in 1.2.1.”</i> Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget då det endast är ett förtydligande av dagens bestämmelse. Resultat från Joint-mötet: Tankarbetsgruppen ansåg att det räckte med ett förtydligande i rapporten än att lägga till ytterligare text i RID/ADR då det inte ansågs vara ett problem idag. Förslaget antogs inte.
2025/6 INF.6 INF.26 INF.39	Borttagande dubbelt godkännande av tankar enligt kapitel 6.7 och 6.8 i RID/ADR (Frankrike) Detta dokument syftar till att förtydliga den ordning som gäller för UN-tankar under kapitel 6.7 genom att förbjuda deras godkännande enligt kapitel 6.8 och att harmonisera användning vid landtransporter med de regler som gäller för tankcontainrar enligt kapitel 6.8. I förslaget görs en sammanfattning på ämnen godkända för tanktransport enligt tabell A (kolumn 10 och 12). Det görs även en sammanfattning av ämnen med bokstaven ”B” i tankkoden, vilket är för botten tömning. Det bör noteras att 13 ämnen har en UN-tankinstruktion som tillåter bottenöppningar och en tankkod som inte tillåter dem. För att följa upp de diskussionerna i föregående möten föreslår Frankrike att man tar bort möjligheten till dubbla godkännanden för UN-tankar och tankcontainrar, med tanke på problemen detta medför. Istället föreslås

	att införa ett system som gör det möjligt för operatörer att fortsätta använda UN-tankar när de uteslutande används för landtransport. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar diskussionen då det är svårt att avgöra hur ett borttagande av dubbelt godkännande påverkar en transportkedja som innefattar sjö-järnväg-väg. Resultat från Joint-mötet: Det fanns inget direkt motstånd mot Frankrikes förslag men branschen var fortfarande oroad över de konsekvenser förslaget kan medföra och att tidslinjen av ett förbud var för snäv. Mötet var överens om att grundförslaget behöver förfinas för att kunna godtas i ett kommande möte. Detta skulle också ge tid till att studera den oro för konsekvenserna som lyfts i INF.39.
<u>2025/8</u> <u>INF.20</u>	Kontrollintervall av tryckkärl som är element i batterifordon, fyllda i enlighet med förpackningsinstruktion P200 (EIGA) Sedan 2015 finns möjlighet att få utökat kontrollintervall för enskilda tryckkärl och för sömlösa stålflaskor som innehåller UN 1046 och UN 1049 enligt P200. Vid förra Joint-mötet skickade EIGA in ett dokument för att se över möjligheten att få utökat kontrollintervall även för tryckkärl som utgör element i batterifordon. Det framkom inga direkta starka kommentarer i tankarbetsgruppen om att inte tillåta detta men däremot inkom det vissa synpunkter som behöver tas i beaktning av EIGA för att kunna gå vidare med ett sådant förslag. EIGA har nu tagit till sig av denna oro och inkommer nu med ett nytt förslag. All ny föreslagen text i P200, kapitel 4.3 samt 6.8 i förslaget är understruken. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige anser att det bör göras en utvärdering av det utökade kontrollintervallet för enskilda tryckkärl innan man utökar möjligheten för element i ett batterifordon. Resultat från Joint-mötet: En längre diskussion ledde till flera framsteg med de föreslagna ändringarna som EIGA föreslagit. Tankarbetsgruppen var i princip överens om förslagen från EIGA men det kvarstår några frågor som EIGA behöver återkomma om till nästa möte. Mötet noterade även att uttrycket <i>panel</i> i RID/ADR 6.8.3.5.11, som gäller märkning, skulle ändras till <i>plate</i>.
<u>2025/14</u> <u>INF.18</u> <u>INF.40</u>	Ändringar i 6.8.3.4 avseende kontroll och test (ECMA) Batterivagn/batterifordon eller MEG-container innehåller enskilda tryckkärl. Dessa tryckkärl, inkl. dess samlingsrör kan redan ha genomgått en täthetsprovning vid första kontroll enligt 6.8.3.4.13. När tryckkärlen och all annan utrustning installerats i batterivagn/batterifordon eller MEG-container kan hela konstruktionen behöva att täthets provas igen. Med tanke på mängden gas i ett element kräver detta betydande resurser inklusive energi och tid för att upprepa det redan utförda täthetsprovet.

	ECMA föreslår att man ändrar skrivningen i 6.8.3.4.13 (understruken text) om elementen och dess rör redan genomgått täthetsprovning. I INF.18 återkommer ECMA med ett uppdaterat förslag till sitt egna dokument. Detta efter diskussion som hölls i tankarbetsgruppens digitala förmöte 7 feb 2025. <i>"When the elements and their fittings have been pressure-tested separately, they shall be subjected together after assembly to a leakproofness test. <u>Elements (cylinder shells or tube shells and their closures) that have already been subjected to a leakproofness test during initial inspection and test do not need to be leak tested if it can be verified that the elements and their closures have not been disassembled prior to assembly into the battery wagon/battery vehicle or MEGC.</u>"</i> Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer inte dokumentet som det är skrivet eftersom den slutgiltiga täthetsprovningen av hela konstruktionen är viktig. Resultat från Joint-mötet: Det fanns stöd principiellt för förslaget men frågan som återkom var vem som är ansvarig för att utföra täthetsprovning på elementen och ventilerna. Täthetsprovning på tryckkärl efter att kärnen är monterade med ventilerna och fyllda av operatörer vid fyllningsstation. Ett av förslagen var att reglera detta i avsnitt 6.2.3.5 eftersom detta inte regleras under kap 6.2 idag. Förslaget kunde godtas inom hakparentes om mötet kan hitta en lösning om ansvaret. Gällande INF.40 ansågs det inte nödvändigt att återge den föreslagna texten då kravet på en extra täthetsprovning <u>inte</u> kommer vara kvar i den reviderade versionen av EN 13807. Efter diskussion föreslogs att lägga till <i>valves</i> till <i>fittings</i> i den första meningen för att undvika missförstånd.
2025/18 INF.31	Värmeutrustning på tankar (Tyskland) RID/ADR 6.7.2.5.12 - 6.7.2.5.15 innehåller bestämmelserna för värmesystem och dess elektriska utrustning för UN-tankar. RID/ADR, kapitel 6.8, saknar däremot sådana krav. För att undvika oklarheter i bedömning och kontroll av värmeutrustning, t.ex. i samband med tankens typgodkännande samt av harmoniseringsskäl, bör relevanta bestämmelser i kapitel 6.7 också föras över till RID/ADR kapitel 4.3 och 6.8. Till förslaget till ändringar i kapitel 4.3 och 6.8 föreslår också Tyskland att införa övergångsbestämmelser. Dessa föreslås träda i kraft 1 januari 2029 där tankar tillverkade innan detta datum tillåts fortsätta användas. I INF.31 kommer Tyskland med några förslag på ändringar av ursprungsförslaget i 2025/18 Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget då det sker en harmonisering mellan tankar konstruerade enligt kapitel 6.7 och 6.8.

	Resultat från Joint-mötet: Det fanns inget motstånd mot den nya föreslagna texten i kap. 4.3, 6.8 samt övergångsperioden men det föreslogs att behålla den nya texten för 6.8.2.2.12 inom hakparentes tills vidare.
2025/23	Orange band på extra stora tankcontainrar för kondenserad, kyld kondenserad eller lösta gaser (OTIF) Enligt RID 5.3.5 ska cisternvagnar för kondenserade, kylda kondenserade eller lösta gaser märkas med ett kontinuerligt, cirka 30 cm brett, icke-reflekterande orangefärgat band, som går runt tanken i höjd med tankens centrumlinje. Detta orangefärgade band bör även föreskrivas för extra stora tankcontainrar. Kemindustrin som idag använder extra stora tankcontainrar har identifierat detta och frivilligt försett dem med det orangefärgade bandet. OTIF föreslår att inkludera särbestämmelse TM 6 och ett nytt avsnitt 5.3.5 in ADR. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget. Resultat från Joint-mötet: Det fanns generellt stöd för förslaget med tillägget att ordet <i>shell</i> skulle ersättas av <i>tank</i> under 5.3.5. Efter denna modifiering kunde förslaget antas.
INF.4/Rev.1 INF.15	Byte av utrustning i samband med underhåll (UIP och Frankrike) UIP återkommer till dokument 2024/34 som behandlades under Joint-mötet i september. Förslaget handlade om byte av utrustning i samband med underhåll. UIP uppfattar tankarbetsgruppens resultat från förra mötet som att byte av utrustning, som anges i RID/ADR 6.8.2.3.3 och som är kopplade till EN 12972, endast är tillåtet om utrustningen anges i typgodkännandet. Denna tolkning skapar fortfarande problem i samband med underhåll av cisternvagnar. Det gäller specifikt: - Äldre tankar där detta inte var ett krav i typgodkännandet. - Även för nyare tankar hade nationella myndigheter s.k. "utbyteslistor" vilket möjliggjorde byta av ventiler vid underhåll. - Idag har inte alla tanktillverkare möjlighet att specificera alla möjliga framtida byten av utrustning som kan behöva bytas. Vid senaste RID-mötet lyfte UIP detta igen och fick stöd för att återkomma med ett nytt dokument till detta möte. UIP menar vidare att detta formella synsätt leder till onödiga stillestånd för cisternvagnar utan att öka säkerheten. Varje utrustning som byts ut har ändå sitt eget utfärdade godkännande. UIP's förtydligande i 6.8.2.2.4 harmoniserar med dagens syn som många kontrollorgan och myndigheter har när det gäller byte av utrustning. UIP föreslår ändring i 6.8.2.4.4 enligt:

	<i>“As part of these inspections, an approved or recognised inspection body may check and accept modifications to the tank that do not alter the basic parameters of the tank, such as intended use, approved products, volume, pressure or temperature, or reduce the safety level, without it being necessary to amend the type approval (*). The modifications shall be documented in the inspection certificate and filed in the tank record.</i> <i>(*) This applies, for example, to the replacement of pieces of equipment with their own approval and the same or better performance data, or welding repairs to the tank.”</i> I INF.15 stödjer Frankrike UIP´s dokument med ett förslag om en övergångsperiod under 1.6.3 som rör gamla cisternvagnar där man på den tiden inte specificerade utrustning i typgodkännandet. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer en fortsatt diskussion för att lösa de problem som UIP lyfter för cisternvagnar i dokumentet. Resultat från Joint-mötet: Det sades att den alternativa proceduren endast får göras för serviceutrustning som nämns i 6.8.2.6 eller 6.8.3.6, som uppfyller kraven. Ersättningsventiler måste vara av samma dimension för att säkerställa säkerheten och att de inte slits av om de träffas av externa föremål.
INF.8/Rev.1	Transport av UN 2672 AMMONIAKLÖSNING (klass 8) i tank avsedd för transport av UN 2073 AMMONIAKLÖSNING (klass 2) (Frankrike) Tankkoden för UN 2073, ammoniaklösning är PxBN medan för UN 2672, ammoniaklösning är tankkoden L4BN. Skillnaden är koncentrationen av ammoniak. Tankhierarkin definieras i 4.3.3.1.1 för klass 2 och 4.3.3.1.2 för klass 1 och 3–9. Tankhierarkin ger ingen möjlighet att transportera vätskor i gastankar som i princip skulle uppfylla säkerhetskraven. Frankrike anser dock att i detta specifika fall skulle det ges möjlighet att transportera UN 2672 i tank som är avsedd för UN 2073. Frankrike anser att man skulle kunna lösa detta genom en ny TA- och TM-särbestämmelse. 6.8.4 © <i>“Tax This substance may be authorized for carriage in a tank approved for the carriage of UN No. 2073.”</i> 4.3.5 <i>”Tux This substance may be carried in a tank approved for the carriage of UN No. 2073.”</i> Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Avvaktar diskussionen eftersom det saknas motivering och information att transporten kan ske på ett lika säkert sätt.

	Resultat från Joint-mötet: Mötet antog förslaget och var enig om att UN 2672 med den lägre koncentrationen inte skulle innebära någon ytterligare risk. Då den tekniska benämningen för de båda ämnena är identiska så innebär det inget problem med godkännande och märkning av tanken. Den föreslagna tankinstruktionen TA ansågs vara nödvändig men däremot ansågs tankinstruktion TU vara överflödig.
INF.9	Förtydligande av uttrycket “minsta godstjocklek” (Frankrike) Frankrike har fått flera frågor om vad som menas med ”minsta godstjocklek” i samband med mätning vid kontroll. Frankrike tolkar det som att det är den absoluta tjocklek som en produkt ska ha genom hela sin livslängd för att kunna användas för transport av farligt gods och att tjocklekar som mäts upp under kontroller och provningar ska uppfylla följande regel: $e_{meas} - \Delta_{meas} \geq e_{mini}$ where e_{meas} = thickness measured Δ_{meas} = tolerance of measurements e_{mini} = minimum thickness Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer Frankrikes tolkning. Resultat från Joint-mötet: Det kan finnas en skillnad mellan tryckkärl och tankar. Det sades att tryckkärl som godkänts tillbaka i tiden med ett mätinstrument kan underkännas vid en ny kontroll där nyare och mer exakt utrustning använts. Detta kan leda till att godkända flaskor som tidigare visat sig vara säkra och godkända plötsligt behöver underkännas. Det ansågs inte vara ett problem vid kontroll av tankar där det används kalibrerade mätinstrument. De flesta av delegaterna som tog ordet stödde tolkningen av "minsta godstjockleken" i Frankrikes dokument. Andra ansåg att när det gäller tryckkärl är mätningen vid kontroll svårare än för tankar. Mötet enades om att återuppta diskussionen om denna fråga till höstens möte då Frankrike avser att skicka in ett officiellt dokument.
INF.12	”SV”-märkning 6.8.3.2.9.6 – konsekvens kontra nödvändighet (Nederländerna) För många verkar märkningskraven i 6.8.3.2.9.6 i RID/ADR vara inkonsekventa och förvirrande. Dokumentet beskriver 3 olika fall: - Applicering av SV-märkning på tankar för brandfarliga kyllda kondenserade gaser -Applicering av SV-märkning på tankcontainrar och avmonterbara tankar -Applicering av SV-märkning på UN-tankar, även godkänd som tankcontainer

	Med facit i hand och baserat på exemplen nedan kan Nederländerna tycka att det hade varit lämpligare att endast märka ut tankar utan säkerhetsventiler/tryckutjämningsanordningar. Nederländerna vill höra andra delegationers åsikter i denna fråga. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige förstår problematiken men anser att en omvänd märkning skulle skapa samma problem för användare men även för räddningstjänst. Sverige anser att utbildning i de nya märkningskraven kan lösa problemet på sikt. Resultat från Joint-mötet: SV-märkningen ansågs nödvändig för räddningstjänsten som också deltog i den s.k. BLEVE-arbetsgruppen. När märkningen finns på tanken så kan ges räddningstjänsten åtminstone möjlighet att vidta åtgärder När det gäller tankar som transporterar kondenserad brandfarlig gas så har den publicerade tolkningen på FN:s hemsida varit till hjälp för branschen.
INF.13	Krav som ska uppfyllas av kontrollorgan när det gäller godkännande och övervakning av interna kontrolltjänster (Tyskland) Vid förra mötet skickade Storbritannien och Nordirland in två dokument för att förtydliga kontrollorganens uppgift och krav när det gäller godkännande och övervakning av en intern kontrolltjänst. Detta dokument är en fortsättning på den diskussionen för att försöka förtydliga kraven i 1.8.6.2.1 och 1.8.6.3.1. Tyskland anser bl.a. att det inte är nödvändigt att kontrollorganen till fullo ska uppfylla EN ISO 17021:2015. Man räknar upp relevanta delar i standarden som är viktiga för kontrollorganen att uppfylla i tillägg till kraven i EN ISO/IEC 17020:2012. Tyskland föreslår ändringar i 1.8.6.2.1, 1.8.6.3.1 samt 1.8.7.1.2 enligt förslaget. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer ett förtydligande. Resultat från Joint-mötet: INF.13 och INF.11 diskuterades samtidigt. Se resultat under INF.11.
INF.21	Tolkning – Säkerhet för vakuumisolerade tankar i förhållande till verifiering av vakuum (Nederländerna) Det har inkommit frågor som rör verifikation vakuum (kap 6.7) och att mäta vakuum (kap 6.8). Det sades att mätning av vakuum är viktig för säkerheten. Skalets säkerhet garanteras dock av dubbla tryckavlastningsanordningar som reglerar tryck och temperatur för kylda kondenserade gaser som transporteras. Frågan lyftes under ett NoBo-möte där kontrollorganen framförde att man granskas noga så att de följer bestämmelserna. Denna tolkning är viktig för de anmälda organen

	och för revideringen av standard EN 12972. Verifieringen av vakuum ingår inte vid första kontroll av en tank enligt 6.8.3.4 och heller inte vid första kontroll enligt 6.7.4.14.3. Verifieringen är bara ett alternativ för att ersätta den interna kontrollen med en annan metod där syftet är att kontrollera tätheten av tankens inre tankskal. Fullständig förlust av vakuum kan enkelt kontrolleras. Det är möjligt att mäta vakuum men det är svårt att fastställa det korrekta värdet. Vakuum försämras i en mycket långsam takt över år, främst p.g.a. molekyler. Vid sprickor i inre tankskalet försvinner vakuum på några sekunder. Nederländerna föreslår en ändring 6.8.3.4.7 i RID/ADR genom att ersätta "<i>and measurement of the vacuum</i>" med "<i>and verification of the vacuum</i>". Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget. Resultat från Joint-mötet: I samband med mätning av vakuum i vakuumisolerade tankar finns det alltid en risk för vakuutförlust. Värdet av mätningen är också svårtolkad och det finns olika metoder tillgängliga för att säkerställa vakuum och för att möjliggöra andra metoder föreslås en ändring av 6.8.3.4.7. Förslaget fick stöd men det beslöts att denna text istället borde vara mer lämpad i EN 12972 efter dess revidering.
INF.22	Översyn av 6.8.3.2 – utrustning på gastankar (Nederländerna) Att läsa och tolka bestämmelserna i 6.8.3.2 kan vara svårt. Man ansåg att kraven på komprimerade, kondenserade och lösta gaser är olika från de för kyllda kondenserade gaser, men att kraven är blandas ihop. Nederländerna har i sitt utkast en bilaga där man strukturerat om 6.8.3.2 till tre delar. I den tredje delen som avser batterifordon och MEG's så har man föreslagit om omnumrering men utan övriga ändringar. Utkastet diskuterades under förmötet som hålls 7–8 februari, där man beslöt att ta fram ett utkast med tydliga kommentarer. Nederländerna avser att skicka in ett officiellt förslag till nästa Joint-möte i september för ytterligare justering för att hinna med en ändring till ADR 2027. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Resultat från Joint-mötet: Nederländerna hade tagit fram ett förslag för att förbättra läsbarheten av 6.8.3.2 genom att dela upp avsnitt. P.g.a. dokumentets omfattning fatt inte tid att överväga hela dokumentet men det framkom bra synpunkter och det gjordes stora framsteg. Nederländerna planerar att slutföra arbetet genom att bjuda in till ett möte via länk.
INF.23	Tankar med 4 bar kalkyltryck och 2 bar maximalt arbetstryck (Nederländerna) Dokumentet förtydligar att en tank med ett kalkyltryck på 4 bar och 2 bar högsta arbetstryck kan förekomma. Tankfordon med denna konfiguration har förekommit i årtionden utan några negativa konsekvenser.

	Nederländerna föreslår en ny särbestämmelse (TU) för transport av vätskor med kokpunkt på högst 35 °C. Detta för att göra användaren medveten om att en tank med ett högsta arbetstryck under 3 bar inte får användas för ämnen i klass 3, förpackningsgrupp 1 och 4.3-ämnen med en sekundärfara i klass 3, förpackningsgrupp 1. Den föreslagna särbestämmelsen lyder: <i>“TU xy Tanks with a working pressure below 3 bar may not be used for the carriage of substances having a boiling point of not more than 35°C.”</i> Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Avvaktar diskussionen Resultat från Joint-mötet: Förslaget med en ny tankinstruktion (TU) för de angivna UN-numren i dokumentet fick stöd med några mindre justeringar. Då ändringen endast gäller tankfordon föreslogs att införa ändringen i vänster kolumn. En ändring i anmärkningen till 6.8.2.1.14 kan få konsekvenser för slamsugartankar och detta behöver kontrolleras i detalj innan slutligt beslut kan tas. Texten behövs därför inom hakparentes tills vidare.				
INF.32	Förslag på ändring av bestämmelser för transport av smält aluminium som UN 3257 (Tyskland) Tyskland föreslår en ändring i punkt 1.2 i bestämmelse AP11 i RID/ADR 7.3.3.2.7 som gäller bestämmelser för transport av smält aluminium i bulk. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget. Resultat från Joint-mötet: Flera experter uttryckte att en yta som är 130 °C inte kan anses säker att vidröra. För tankar är motsvarande tillåten temperatur på tankskalet 70 °C. Ett förslag som lades fram är att endast tillåta en temperatur på 70 °C eller att skänkar med smält aluminium inte ska vara möjlig att vidröra. Det sades att det inte skett några incidenter genom att någon vidrört den heta ytan. Tyskland meddelande att en ändring av bestämmelserna var brådskande och återkommer med ett officiellt dokument till nästa möte med lite mer bakgrundsinformation. Ett multilateralt avtal kan vara en lösning för tillfället.				
3. Standarder (Standards)					
2025/13	Information om pågående arbete inom CEN (CEN) CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet vid nya eller uppdaterade standarder i RID/ADR. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Reference</th><th>Title</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	Reference	Title		
Reference	Title				

EN ISO 11117:2019/prA1	Gas cylinders — Valve protection caps and guards — Design, construction and tests — Amendment 1
EN ISO 10156:2017/prA1	Gas cylinders — Gases and gas mixtures — Determination of fire potential and oxidizing ability for the selection of cylinder valve outlets — Amendment 1
prEN 13953 rev	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for transportable refillable cylinders for Liquefied Petroleum Gas (LPG)
prEN 14564 rev	Tanks for transport of dangerous goods - Terminology
prEN 12972 rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Testing, inspection and marking of metallic tanks
EN14025:2023/ AC:2024	Tanks for the transport of dangerous goods - Metallic pressure tanks - Design and construction

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

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

Standarder vid Stage 2:

Reference	Title
prEN 13807 rev	Transportable gas cylinders - Battery vehicles and multiple-element gas containers (MEGCs) - Design, manufacture, identification and testing

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
EN ISO 7866:2012/FprA2	Gas cylinders - Refillable seamless aluminium alloy gas cylinders - Design, construction and testing - Amendment 2 (ISO 7866:2012/FDAM 2:2024)

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

	Endast information. Sverige deltar inte aktivt i standardiseringsarbetet för närvarande. <u>Resultat från Joint-mötet</u> I INF.14 finns rapporten från standardarbetsgruppens möte den 3 februari 2025 där man såg över de standarder som förtecknas i dokument 2025/13. Beslut togs att skjuta på föreslagen revidering av standarden ISO 17020 samt beslut om dokument 2025/22 fram till höstsessionen 2025. Företrädaren för CEN rapporterade om en intern diskussion på högre nivå inom CEN/CENELEC om distributionen av både EN- och EN-ISO-standarder till Joint-mötet på grund av att det inte fanns något formellt avtal om samarbete mellan CEN/CENELEC och OTIF/UNECE. Vid det Joint-mötet noterades å ena sidan de farhågor som framförts av CEN/CENELEC:s ledning om att det inte fanns några kontrollmekanismer för distributionen av vare sig EN- eller EN-ISO-standarder till det Joint-mötet. Å andra sidan underströk rådet behovet av att uppdatera standardhänvisningarna i RID/ADR/ADN och därmed vikten av det arbete som utförs av standardarbetsgruppen och att det var mycket viktigt att det fanns tillgång till en kopia av de berörda standarderna. Det framhölls att de standarder som det hänvisas till i RID/ADR/ADN de facto höll på att bli en del av lagstiftningen i alla fördragsslutande stater/partier. Vid jointmötet uppmanades CEN/CENELEC att inom en snar framtid finna en godtagbar lösning på detta problem, tillsammans med sekretariaten för OTIF och UNECE.
<u>INF.14</u>	Rapport från standardarbetsgruppen (CEN) Resultat från standardarbetsgruppens virtuella möte den 3 februari 2025 då den granskade standarderna som anges i dokument 2025/13. <u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast för information om det pågående arbetet. <u>Resultat från Joint-mötet</u> Mötet antog de ändringar av 6.2.4.1 och 6.2.5.4.2 som föreslagits i punkt 7 i INF.14. Det bekräftades också att standarden EN ISO 17871:2020 + A1:2024 kan tillämpas eftersom den har godkänts för införande i RID/ADR 2027.
4. Tolkning av RID/ADR/ADN (Interpretation)	
<u>2025/10</u> <u>INF.19</u>	Tolkning av 1.1.3.1 (c) (Luxemburg) För att förtydliga tolkningen av undantaget i 1.1.3.1 (c) föreslår Luxemburg att en tolkning läggs till på ECE:s webbplats. Syftet med detta är att undvika feltolkningar och missbruk av undantaget. Bestämmelsen i 1.1.3.1 (c) skall tolkas så att den undantar en förare som utför eller har utsetts av ett företag som utför transport av farligt gods som har samband

	med det berörda företags huvudverksamhet, endast om föraren själv utför den särskilda huvudverksamhet som kräver transport av farligt gods. Detta bör hjälpa till att säkerställa att föraren, eller någon medlem av besättningen, i fordonet som transporterar bensinen, är den person som kommer att använda exempelvis gräsklipparen som drivs av den transporterade bensinen. Transporten som sådan omfattas av undantaget eftersom den inte längre skulle betraktas som intern leverans eller distribution av företaget. I Inf.19 finns en korrigering från Luxemburg på den engelska översättning. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer ett förtydligande men ser ingen problematik med tillämpning idag. En farhåga är att ett förtydligande kan göra tolkningen mer strikt. Resultat från Joint-mötet: När det gäller tolkningen av 1.1.3.1 (c) stödde de flesta delegaterna förslaget medan andra föredrog att förfinas den föreslagna texten med tanke på förtydliganden för järnväg och inlandssjöfart. Det underströks också att det finns andra tolkningar i de olika staterna/parterna och att en ändring av 1.1.3.1 (c) kan vara en möjlig väg framåt. Man enades om att återuppta diskussionen om denna fråga vid nästa session genom ett nytt förslag från Luxemburg.
<u>2025/22</u> <u>INF.10</u>	RID/ADR 6.2.5: Tillämpning av godtagna tekniska normer (Tyskland) Enligt 6.2.5 ska behörig myndighet, om inga standarder är refererade i RID/ADR 6.2.2-6-2-4, godta tekniska normer så länge de motsvarar samma nivå av säkerhet. 6.2.5 anger även att behörig myndighet ska dra tillbaka erkännandet av den tekniska normen om en motsvarande standard publiceras och refereras i 6.2.2 eller 6.2.4 som ska tillämpas. Behörig myndighet ska också uppdatera UNECE och OTIF-sekretariatet med tekniska normer som godtas. Tyskland anser att tillämpning av tekniska normer är begränsat till nationell nivå. Medlemsländer till RID/ADR får godta tekniska normer för tillverkning som redan godtagits i andra medlemsländer. Vid ett NoBo-möte togs frågan upp med användning av godtagna tekniska normer och Tyskland vänder sig mot att det verkar finnas en uppfattning om att användning vid tillverkning inte har några begränsningar när det gäller plats. Tyskland anser att denna tolkning strider mot RID/ADR 6.2.5. Dessutom är EUs medlemsländer inte desamma som medlemsländerna till RID/ADR. Tyskland vill ha en diskussion kring detta och om Joint-mötet skulle stödja en enhetlig syn på tillämpning av tekniska normer. INF.10 innehåller länk till NoBo-mötet. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar diskussionen.

	Resultat från Joint-mötet: Mötet bekräftade tolkningen i 2 och 3 i dokument 2025/22 och kom överens om att ingen rutin för ömsesidigt erkännande eller att införliva nationella tekniska normer i RID/ADR är nödvändig. Mötet välkomnade informationen om tillämpningen av godtagna tekniska normer av anmälda organ på nivån inom Europeiska unionen (EU) och medlemsländerna till ADR/RID, vilket kan leda till avvikelser i det ömsesidiga erkännandet av sådana tekniska normer av behöriga myndigheter i andra länder som inte är EU-medlemsstater. EU-representanten rapporterade om de pågående diskussionerna inom EU-kommissionen och relevanta organ inom ramen för direktivet om transportabla tryckbärande anordningar (TPED). Han nämnde att ADCO beslutet kunde ses över. Företrädarna för Tyskland och EU anmälde sig frivilligt att hålla Joint-mötet informerat vid nästa möte om resultatet av diskussionerna i Bryssel.
INF.17 INF.24 INF.27	Tolkning av särbestämmelse 666 i RID/ADR/ADN (Tyskland) Tyskland uppmärksammar en tolkningsproblematik för särbestämmelse 666 som undantar batteridrivna utrustning och fordon när de transporteras. SP 666 bygger på SP 405 i FN-rekommendationerna med skillnaden att i RID/ADR/ADN har särbestämmelsen tilldelats ytterligare två UN-nr. Tyskland ställer två frågor om hur identifikationen av dessa ska vara möjlig när de är förpackade? Exempel visas genom bilder på elscoter, elcykel eller elbil. Tyskland önskar att det diskuteras hur märkningskraven ska tillämpas för transport enligt särbestämmelse 666 och tolkning när förpackning förhindrar identifiering. I INF.24 ger vi själva (Sverige) stöd för diskussionen och poängterar även i slutet att denna fråga bör tas upp på mötet med subkommittén. Sverige ger även förslag till ny struktur på särbestämmelse 666 i INF.30 som är en kommentar till dok 2025/9. I INF.27 Från RECHARGE, PRBA och COSTHA föreslår de ett tillägg i slutet av SP666 för att tillåta fortsatt transport enligt tidigare villkor till 1 juli 2027. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer diskussionen Resultat från Joint-mötet: De flesta delegationerna ansåg att särbestämmelsen 666 leder till förvirring, eftersom den är tilldelad UN-nummer 3166 och 3171 samt till UN-nummer 3556, 3557 och 3558. Man kom överens om att ytterligare vägledning av subkommittén behövdes med avseende på märkning av alla typer av förpackningar. Företrädarna för Tyskland och Sverige erbjöd sig att lämna in en begäran om klagorande till TDG-subkommittén vid deras nästa möte. Mötet välkomnade detta initiativ och enades om att fortsätta diskussionen om detta ämne vid nästa möte. Det noterades att multilaterala avtal under

	RID, ADR och ADN skulle kunna vara en bra interimslösning. RECHARGE erbjöd delegater att kontakta dem angående detta.
INF.33	Märkning av tömda förpackningar (Belgien och Luxemburg) Belgien och Luxemburg vill uppmärksamma mötet på en situation vid tillsyn efter vägen som gäller märkning av tömda förpackningar. Det aktuella fallet gällde transport av tryckkärl, avsedda för UN 1965 men där inget av tryckkärlen innehöll spår av någon gas. Ska sådana tryckkärl märkas enligt bestämmelserna i ADR/RID/ADN? Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige har inte kunnat ta ställning till frågan p.g.a. sent inkommit dokument. Resultat från Joint-mötet: Mötet kunde inte finna någon konsensus om de frågor som togs upp i dokumentet. Vissa delegater ansåg att det inte finns något behov av en ändring eftersom transporten av sådana tomma, rengjorda förpackningar ligger utanför RID/ADR/ADN:s ram och att frågan kan lösas på nationell nivå. Andra delegater ansåg att dessa märken borde tas bort eller täckas över. Andra delegater ansåg att ett ytterligare dokument borde åtfölja sådana transporter som anger att den inte är tillämplig lagstiftning om farligt gods. En annan lösning skulle kunna vara att ta in bestämmelsen i 5.3.1.1.6 även i kapitel 5.2. De flesta delegationerna var överens om att ytterligare diskussioner var nödvändiga för att undvika missbruk av märkning under transport och onödiga åtgärder i händelse av en olycka. Flera delegationer kommer att skicka skrivna kommentarer till Luxemburg.
5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)	
5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)	
2025/7	Ändring av kraven på märkning av acetylenflaskor (EIGA) Sedan den 1 juli 2023 kräver 6.2.2.7.3 (k) (iii) och (l) (iii) ytterligare märkningar för nya acetylenflaskor. EIGA menar att det har visat sig att kraven är omöjligt att tillämpa för vissa typer av flaskor. I mars 2024, föreslog EIGA ändringar av RID/ADR som skulle tillåta fortsatt användning av acetylenflaskor som inte är UN-godkända utan de märkningar som krävs om det inte är möjligt att tillämpa märkena. EIGA överlämnade därefter ett dokument till sub-kommittemötet och föreslagna texten antogs till modellregelverket. Därför föreslås en ändring av 1.6.2.19 i ADR/RID. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer dokumentet och en harmonisering mellan FN-rekommendationerna och RID/ADR. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog den ändring som föreslagits i dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2025/7

2025/11 INF.42	Kommunikation av de omgivande förhållandena enligt förpackningsinstruktionerna P911 och LP906 (Belgien) De nuvarande bestämmelserna för transport av allvarligt skadade/defekta litiumceller och batterier i enlighet med särbestämmelse 376 och förpackningsinstruktion P911 eller LP906 garanterar inte att de omgivande förhållandena under vilka de används och transporteras kommuniceras korrekt i enlighet med punkt (f). Belgien föreslår därför en ny särbestämmelse som är specifik för landtransport och som anger att avsändaren måste informera lastaren och transportören om de omgivande förhållanden under vilka förpackningen får användas och transporteras i enlighet med förpackningsinstruktion P911 eller LP906. I INF.42 finns ett uppdaterat förslag på ny särbestämmelse från Belgien. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer ett förtydligande men föredrar att lägga in texten i SP376. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog de ändringar av kapitel 3.2 och 3.3 om en ny särbestämmelse som föreslagits i det informella dokumentet INF.42.
2025/15	Standard EN 17339:2020: Gasflaskor - Gasflaskor och storflaskor hellindade med kolfibermaterial för vätgas (ECMA) I standarden som refereras till i tabellen i 6.2.4.1 finns ett krav under avsnitt 6.2.10 som gäller test under extrem temperatur. CEN:s arbetsgrupp som utarbetat standarden noterade att kraven i denna paragraf inte överensstämmer med kraven i standarder för liknande tryckkärl. Experterna som har utarbetat utkastet ser över hur man ska kunna göra en ändring gällande testkravet i standarden. Tills standarden revideras föreslår ECMA att lägga till en anmärkning till standarden: <i>"NOTE: Notwithstanding the requirement in clause 6.2.10.2.1 of this standard the hydraulic pressurizing medium, located in the circuit external to the cylinder under test, shall commence the second stage of cycle testing at -40 °C. 5 000 cycles shall be applied from a pressure approximately equal to atmospheric pressure up to at least the working pressure (2/3 test pressure)."</i> Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Stödjer dokumentet. Resultat från Joint-mötet: De flesta delegater som talade stödde i princip förslaget, men några andra föredrog att anta det i ett senare skede när revideringen av standarden EN 17339:2020 officiellt har bekräftats av CEN/CENELEC. Mötet enades om att återuppta diskussionen vid nästa session genom ett nytt dokument från ECMA, om det behövs.

2025/16	Transport av tryckkärl för vilka bedömningen av överensstämmelse måste slutföras på en annan plats än tillverkningsplatsen (ECMA) Det är inte alla tillverkare av tryckkärl av typ 4 som har möjlighet på tillverkningsplatsen att utföra alla provningar (exempelvis sprängprovning) som krävs för bedömning av överensstämmelse. I sådana situationer måste dessa provningar utföras på en annan plats och kräver att tryckkärl transporteras med ett gastryck som förhindrar att linern separeras från kärlet. För att kunna transportera tryckkärl som inte har genomgått alla krav på bedömning av överensstämmelse i syfte att utföra bedömningen av överensstämmelse föreslås en ny särbestämmelse (för UN1002 eller UN1066) där man tillåter kärl att transporteras med tryckluft eller kvävgas. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar diskussionen men ser en risk att möjligheten missbrukas. Resultat från Joint-mötet: De flesta delegationerna stödde i princip syftet med dokumentet men ansåg att förslaget behövde ytterligare förtydliganden, bland annat om märkningen och en ytterligare definition av typ 4-kompositflaskor. Representanten för ECMA erbjöd sig att lämna in ett nytt officiellt dokument för nästa möte, med hänsyn till de kommentarer som mottagits.
2025/19 INF.38 INF.43	Förslag att ändra RID/ADR 4.1.1.11 och 4.1.2.2 gällande tömda, ej rengjorda förpackningar (FEAD) Förslaget innebär ändring av punkterna 4.1.1.11 och 4.1.2.2. för att förtydliga tillämpning av UN3509 FÖRPACKNINGAR, UTTJÄNTA, TÖMDA, EJ RENGJORDA och användning av tömda förpackningar med rester av olika klasser. Sist i dokumentet finns bilder/flödesschema som försöker förtydliga problematiken och skillnaden mellan transport av UN3509 och undantaget i 1.1.3.5 Undantag i samband med tömda, ej rengjorda förpackningar. I INF. 43 finns ett uppdaterat förslag från FEAD. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar diskussionen. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog de ändringar av 4.1.1.11 och 4.1.6.10 som föreslagits i det informella dokumentet INF.43
2025/20	Förslag att ändra RID/ADR 5.4.1.1.3.2 avseende information om transporterad mängd i godsdeklarationen (FEAD) Förslaget innehåller två alternativ till ändring av 5.4.1.1.3.2 för att utöka tillämpningsområdet. Detta för att tillåta uppskattning av • medicinskt eller kliniskt avfall (UN 3291)

	• aerosoler UN1950 • ENGÅNGSBEHÅLLARE FÖR GAS, utan utsläppsanordning, ej påfyllningsbara UN2037 och • avfall som transporteras enligt 4.1.1.5.3 om villkor för att få förpacka innerförpackningar med olika avfall tillsammans. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar diskussionen där branschorganisationer har olika syn på om de föredrar alt. 1 eller 2. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog ändringen som föreslagits som alternativ 1 i punkt 7 i dokumentet ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2025/20
2025/21 INF.45	Nationella förfaranden för att bestämma kontrollintervallen för tryckkärl som använder kompositmaterial enligt förpackningsinstruktion P 200 (9) (Tyskland) Vid förra Joint-mötet i september skickade Tyskland in dokument 2024/41. Syftet med dokumentet var att få in synpunkter av nationella förfaranden gällande förlängt kontrollintervall (mer än 5 år) för tryckkärl, gjorda av kompositmaterial enligt förpackningsinstruktion P200 (9). Tyskland har mottagit en rad skrivna kommentarer och sammanfattar dessa i detta dokument. Det framgår av resultatet att behöriga myndigheter inte beslutar om förlängt kontrollintervall utan att ställa ytterligare krav. Många länder har endast 5-års kontrollintervall på tryckkärl enligt P200 (9). Dessutom ger Tyskland bakgrundsinformation i dokumentet för att kunna tolka resultatet av kommentarerna på ett bra sätt. Tyskland föreslår att starta en informell arbetsgrupp för att harmonisera de grundläggande kraven kopplat till förlängt kontrollintervall. INF.45 beskriver mandat för en ny informell arbetsgrupp ledd av Tyskland. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer uppstart av en informell arbetsgrupp. Resultat från Joint-mötet: Mötet såg behovet av att harmonisera kraven på ett utökat kontrollintervall. Man enades om att inrätta en ny informell arbetsgrupp för återkommande kontroll av tryckkärl av kompositmaterial och godkände mandatet som föreslagits i punkt 4 i det informella dokumentet INF.45. Mötet välkomnade Tysklands initiativ att i juni 2025 anordna ett första onlinemöte. Intresserade delegater som ville delta i dessa möten uppmanades att kontakta den tyska delegationen.
INF.16 INF.34	Transport av konsumentförpackningar till slutanvändaren (COSTHA) COSTHA återkommer med ett förslag om att införa undantag för transport av farligt gods mellan distributionscenter till konsument och

anser att det finns för stora hinder i samband med dessa transporter. Bl.a. jämför man med undantag 1.1.3.1 (c) som tillåter att privatpersoner kör hem sina produkter till hemmet. COSTHA hänvisar till de skrivningar som Ungern, Storbritannien och Irland gjort som ska möjliggöra avsteg från att använda detaljhandelsförpackning vid sista transporten ut till konsument. COSTHA föreslår att ta bort krav på märkning och förpackningar för "lågriskgods" i begränsad mängd, gods med särbestämmelse 188, 400 samt 666. Förslaget med det nya undantaget i sin helhet:

"1.1.3.11 Exemptions related to the carriage of dangerous goods no longer packaged in the original package for retail sale during the final stages of carriage"

This exemption does not apply to the carriage of dangerous goods in classes 1, 4.2, 6.2 or 7, or to substances and articles assigned to transport categories 0 or 1 in 1.1.3.6.3.

The requirements for packaging to be a combination package as specified in 3.4.2 and for markings to be affixed as specified in 3.4.7, 3.4.11, 5.2.1.10 and for markings specified in special provisions 188, 400 and 666 of Chapter 3.3 during the final stages of the carriage operation need not be complied with if:

(a) the goods for carriage are eligible to be prepared as limited quantities in accordance with Chapter 3.4, or in accordance with special provisions 188, 400 or 666 of Chapter 3.3;

(b) the transport unit maximum permissible mass is equal to or less than 3.5 tonnes;

(c) the goods have been removed from their outer packaging for the final stages of the carriage, being transportation between a distribution centre and a retailer or end-user, or a retailer and end-user, or between an end-user and retailer or distribution centre."

I INF. 34 ger FEA stöd förslaget men håller inte med om att man ska begränsa transporterna till 3,5 tons-fordon utan vill att det ska begränsas till totala antalet innerförpackningar utom ytterförpackningen. FEA är öppen för att diskussion om vilken typ av utbildning som behövs för dessa transporter.

I INF.49 ger COSTHA förslag på mandat till en informell arbetsgrupp.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Stödjer inte förslaget då undantaget fortfarande är för stort.

Resultat från Joint-mötet:

De flesta av de delegationer som tog ordet ansåg att den föreslagna ändringen av 1.1.3.1 behövde ytterligare förtydliganden. Efter diskussionen, och på grund av ämnets komplexitet, enades man om att tillsätta en informell arbetsgrupp för att lösa den återstående öppna frågan. Mötet godkände mandatet för den informella arbetsgruppen för transport av detaljhandelsförpackningar till slutanvändaren som återspeglas i det informella dokumentet INF.49. Representanten för COSTHA erbjöd sig att anordna ett första onlinemöte i april 2025.

INF.28	Farligt gods i använda/begagnade maskiner, utrustning eller föremål –(CEFIC) Regelverket uppvisar svårigheter när de ska tillämpas på använda/begagnade maskiner, utrustning eller föremål som innehåller rester som kan inte tas bort före transport. Cefic föreslår en ny bestämmelse i 2.1.5 Klassificering av föremål som innehåller farligt gods som liknar undantaget i 2.2.62.1.5.9 medicinska apparater eller utrustningar som kan vara förorenade. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer en lättnad men anser att förslaget behöver utvecklas vidare. Resultat från Joint-mötet: De flesta av de delegater som tog ordet stödde det ändringsförslag som föreslagits i INF.28 om att i RID, ADR och ADN införa en ny 2.1.5.7 för sådant gods. Andra föredrog en lösning på grundval av ett undantag eller en särbestämmelse snarare än en lösning genom klassificeringsdelen. Cefics representant erbjöd sig frivilligt att för nästa möte förbereda ett officiellt dokument och ta hänsyn till de inkomna kommentarerna.
INF.29	Ny sista mening i 5.4.0.2 i ADR/ADN (Sekretariatet) Sekretariatet har informerats om skillnad i den antagna franska texten av den sista meningen i 5.4.0.2 med motsvarande engelska och tyska versioner, vilket framgår av dokumenten ECE/TRANS/WP.15/265 och ECE/TRANS/WP.15/AC.2/70/Add.1. Förslaget syftar till att anpassa alla språkversioner. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer en harmonisering. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog de föreslagna korrigeringsarna av franska versioner av ADR och ADN som föreslagits i INF.29.
5 (b) Nya frågor (New proposals)	
2025/2 INF.30	Förpackningsinstruktion P912 (OTIF) för fordon drivet av batterier Förpackningsinstruktion P 912 för UN-nummer 3556, 3557 och 3558 behöver för närvarande inte tillämpas på grund av det allmänna undantaget i särbestämmelse 666. Förslaget innebär att P912 ska tillämpas för dessa UN-nummer genom att man lägger till en ny punkt under SP666 och därmed förtydligar kravet att batteriet fortsatt ska vara monterat i fordonet. I INF.30 Ger Sverige stöd för förslaget och ger förslag på förtydligande av SP 666 där en uppdelning sker med krav för UN3166 och UN3171 och krav för UN 3556, 3557 och 3558 separerat från varandra. Detta för att göra det tydligare vilka krav som gäller för vilka UN-nummer

	Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget och har även skickat in ett förslag på ändrad utformning av särbestämmelse 666. Resultat från Joint-mötet: Eftersom detta ämne var nära kopplat till tolkningen av särskild bestämmelse 666 föredrog de flesta delegaterna att invänta resultatet av diskussionen om detta på nästa möte med TDG-subkommittén. Mötet kom överens om att överväga de föreslagna ändringarna till framtida möten.
INF.25	Ytterligare förpackningsalternativ för transport av litium-/natriumjonbatterier för bortskaffande/återvinning (Tyskland) Särbestämmelse 636 skapades för att möjliggöra insamling av mindre batterier från hushåll under förenklade förhållanden. Eftersom litiumbatterier och i framtiden även natriumjonbatterier blir mer utbredda, ökar behovet av att transportera använda batterier för bortskaffande eller återvinning. Tyskland undrar vad andra länder har för åsikter och om ett extra förpackningsalternativ för att transportera större litium- eller natriumjonbatterier för bortskaffande och återvinning. Tyskland lyfter också frågan om särbestämmelse 636 bör ses över. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer Tysklands initiativ men det är viktigt att det överensstämmer med befintliga insamlingssystem. Resultat från Joint-mötet: De flesta delegaterna välkomnade detta sena informella dokument, men kunde ännu inte ge detaljerad feedback eftersom de fortfarande var i sin samrådsprocess. De erbjöd sig att skicka sina skriftliga kommentarer till den tyska delegationen. Företrädaren för Tyskland erbjöd sig att rapportera tillbaka om detta ämne vid nästa Joint-möte. Det rekommenderades att under tiden kontakta TDG-subkommittén.
2025/3 INF.41 INF.44	Ändring av kraven för DOT-godkända tryckkärl för transport för bortskaffande i ett land som är part till RID/ADR (EIGA) Idag är det endast möjligt att transportera tömda, ej rengjorda DOT-tryckkärl för bortskaffande med ett bärgningstryckkärl, vilket gör transporten onödigt besvärlig. För att möjliggöra transport av ej rengjorda DOT-tryckkärl till anläggningar för bortskaffande föreslår EIGA en ny 1.1.4.7.3. I INF.41 och INF.44 kommer nya förslag på justeringar från EIGA. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar diskussionen. Resultat från Joint-mötet:

	Efter en detaljerade diskussioner av dokumentet antog mötet de ändringar som föreslagits i punkterna 3 och 4 i INF.44
2025/4 INF.48	Förslag för att undvika användningen av termen "risk" i skriftliga instruktionerna (Rumänien) Rumänien lämnar på nytt in sitt förslag till ändring av de skriftliga instruktionerna i 5.4.3.4 enligt vad som tidigare diskuterats för införande i RID/ADR 2027. Detta för att få en mer konsekvent användning av termerna "risk", "hazard" och "danger". I INF.48 finns ett reviderat förslag från Rumänien som är omarbetat efter en luncharbetsgrupp. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget under förutsättning att fler ändringar ska göras i de skriftliga instruktionerna. Förslaget behöver diskuteras i WP15. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog ändringarna i förslagen 1, 3 och 4 i INF.48.
2025/9	Transport av UN 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332 och 0482 enligt 1.1.3.6 (Sverige) Förslaget innebär att ändra gränsen för den totala maximala kvantiteten till 20 kg för UN 0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332 och 0482 när de transporteras som värdeberäknad mängd enligt 1.1.3.6. Nuvarande gräns är 50 kg. Däremot kommer nu gällande undantag från kravet att lasta kollin på EX-fordon behållas när den totala nettovikten per transportenhet inte är högre än 50 kg. Som en konsekvens kommer undantaget i 1.1.3.1 (c) om gods som tas med vid arbete begränsas till 20 kg för nämnda UN-nummer. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige föreslår en harmonisering av reglerna för att höja säkerheten och transportskyddet vid transport av vissa explosivämnen. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog ändringen i förslag 1. På kommentarerna som framfördes av vissa delegater om behovet av att fortfarande behålla UN1005 och 1017 i fotnot (a) i tabellen i 1.1.3.6.3 och andras önskan att minska den maximala kvantiteten på 50 kg till 20 kg eller 25 kg, enades man om att återuppta en ny diskussion om detta på kommande möte. På förslag 2 och behovet av att inkludera eventuell övergångsperiod, enades mötet om att skjuta upp denna diskussion till WP.15, då den endast är relaterad till ADR.
2025/12 INF.47.Rev1	Personer som behöver obligatorisk 1.3-utbildning (Nederländerna) Förslaget syftar till att förtydliga vikten av att alla personer som arbetar med transport av farligt gods har tillräcklig utbildning, oavsett deras

	anställningsstatus. Förslaget innehåller tre alternativa lösningar som innebär att texten i kapitel 1.3 ändras och/eller att det ska införas en text som förtydligar utbildningskraven för icke-anställda. I INF.47Rev1 finns ett uppdaterat förslag utarbetat efter en informell luncharbetsgrupp. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Kan stödja ett förtydligande men upplever inte problemet tack vare den svenska översättningen. Resultat från Joint-mötet: De flesta delegater som talade uttryckte sin preferens för alternativ 1 av de ändringar som föreslagits i dokument 2025/12. Efter diskussionen antog mötet ändringarna i det informella dokumentet INF.47/Rev.1
2025/17 INF.46	Förtydligande av 5.4.1.2.5.1 b i RID/ADR att särbestämmelsen 172 (c) inte ska tillämpas för UN2977 och 2978 (Tyskland) Förslaget innebär att ett förtydligande införs i 5.4.1.2.5.1 b i RID/ADR att särbestämmelsen 172 (c) inte ska tillämpas för UN2977 RADIOAKTIVT ÄMNE, URANHEXAFLUORID, FISSIL och 2978 ej fissilt eller undantaget fissilt eftersom den beståndsdel som orsakar den sekundära faran är känd för UF6. Båda varorna tillhör klass 7 med tilläggsfara 6.1 och 8. I INF.46 ger Tyskland förslag på ändring i 5.4.1.1.1 (c) och (d). Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Stödjer inte förslaget då det finns en förklaring till kolumn (6) i avsnitt 3.2.1 ger läsanvisningar om att innehåller kolumn (6) ingen notering, gäller inga särbestämmelser utöver. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog den följdändring som föreslagits av 5.4.1.1.1 (c) och (d), men enades om att behålla hänvisningen till punkt (c) i särskild bestämmelse 172 inom hakparenteser.
INF.11	Krav för relevant organ under avsnitt 1.8.7 i RID/ADR (Frankrike) Standard ISO/IEC 17020 är just nu under revidering. Den huvudsakliga ändringen rör bilaga A som ifrågasätter de definitioner som används för organ i avsnitt 1.8.6, 1.8.7 och kapitel 6.2 och 6.8 i RID/ADR. Dessutom diskuterades formuleringen av 1.8.7.2.1.2 (d) och 1.8.7.3.2 (d) vid förra mötet i tankarbetsgruppen och vad kontrollorganen ska göra för att uppfylla bestämmelsen. Begreppet underleverantörer infördes för varje typ av organ i 1.8.6.3.3 och 1.8.7.7.2, men Frankrike anser att det bör förtydligas bättre. • Se över och förtydliga definitionerna av typerna av relevanta organ

	• Se över kriterierna för godkännande av kontrollorgan men även kriterier för personalens kvalifikationer och förfaranden som är involverade i att utföra varaktiga förband och oförstörande provning • Se över definitionen av underleverantör och villkoren för tillämpning Frankrike anser att dessa tre ovanstående punkter bör diskuteras i tankarbetsgruppen för att sedan behandlas av en informell arbetsgrupp. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Från Sveriges håll följer Swedac det pågående arbetet med revidering av standarden. Viktigt att inga beslut tas under Joint-mötet innan revideringen är slutförd. Viktigt att definitioner överensstämmer mellan standard och ADR/RID. Resultat från Joint-mötet: Förslag INF.11 och INF.13 grupperades och diskuterades samtidigt då de båda handlar om avsnitt 1.8.6 och 1.8.7. Plenum antog ett förslag att starta upp en nygammal informell arbetsgrupp, ledd av antingen Frankrike eller Tyskland, för att diskutera de frågor som kommer av revideringen av ISO 17020 som rör såväl övervakning av intern kontrolltjänst som andra frågor som rör 1.8.6 och 1.8.7. Plenum enades om det brådskande behovet av att under kommande möten se över bestämmelserna för relevanta organ enligt 1.8.7. Frankrike tog initiativ att under tiden anordna informella möten för att undersöka bästa vägen framåt. Intresserade delegater som ville delta i onlinemöten bjöds in att kontakta Frankrike.
INF.51	Korrigerig av 2.2.2.1.6 and 2.2.2.1.7 (Frankrike) I RID/ADR/ADN 2023, i kapitel 4.1, P200, tabell 2, står det i "Betraktas som självantändande (pyrofor)" genom fotnot c). I RID/ADR/ADN 2025 har denna fotnot c blivit fotnot h. Tyvärr har en korshänvisning till denna fotnot i 2.2.2.1.6 och i 2.2.2.1.7 inte ändrats. Frankrike föreslår korrigerig enligt INF.51. Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Dokumentet inkom under mötet. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog den föreslagna ändringen av fotnoterna i 2.2.2.1.6. och 2.2.2.1.7 av RID, ADR och ADN.
6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)	
INF.7	Rapport från den informella arbetsgruppen för att minska risken för BLEVE (Storbritannien och Nordirland) Den informella arbetsgruppen för att minska risken för BLEVE har fortsatt dess arbete med " automatiskt brandsläckningssystem" (ADR 9.7.9.1) och termiskt skydd (ADR 9.7.9.2). Sådana anordningar kommer

	att vara obligatoriska för alla nya FL- och EX/III-fordon från 1 januari 2029 (se 1.6.5.23 till 1.6.5.25). Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Endast en lägesbild från det pågående arbetet inom arbetsgruppen. Resultat från Joint-mötet: Mötet välkomnade informationen i rapporten om det pågående arbetet med de automatiska brandsläckningssystemen inom WP.29-arbetsgruppen. Det noterades att gruppen slutfört sitt arbete med termiska sköldar och att nya bestämmelser ska inkluderas i ADR 2027, med förbehåll för antagandet av WP.15. Företrädaren för Nederländerna tog upp behovet av att starta upp arbetet i BLEVE:s informella arbetsgrupp för järnvägstransporter.
INF.35 INF.36	Rapport från den informella arbetsgruppen om hänvisningar till behörig myndighet samt uppdaterad förteckning över referenser (Schweiz) Resultat från Joint-mötet: Mötet noterade rapporten från den informella arbetsgruppen om hänvisningar till behörig myndighet (INF.36). Det bekräftades de viktiga resultat som redan uppnått av gruppen (INF.35) och godkände de föreslagna stegen framåt. ADN:s säkerhetskommitté förväntades vid sitt kommande möte i augusti 2025 granska motsvarande hänvisningar i de föreskrifter som bifogas ADN.
7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)	
	Eftersom inget dokument hade lämnats in under denna punkt på dagordningen ägde ingen diskussion rum i denna fråga.
8. FN:s agenda 2030 för hållbar utveckling (United Nations 2030 Agenda for sustainable development)	
2025/1	Kommittén för landtransporter - Strategi för minskning av växthusgasutsläpp från landtransporter (ITC) ITC antog vid sin åttiosjätte session sin strategi om att minska utsläppen av växthusgaser från inlandstransporter (ITC Climate Strategy). Mot bakgrund av ovanstående kommer Joint-mötet överväga hur arbetet sker i linje med ITC:s klimathandlingsplan. Liknande dokument kommer att överlämnats till arbetsgruppen för transport av farligt gods (WP.15). Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer det fortsatta arbetet inom ITC. Resultat från Joint-mötet: Som en uppföljning av strategin för att minska utsläppen av växthusgaser som antogs av inlandstransportkommittén vid dess åttiosjätte session, noterade det jointmötet de åtgärder som anges i dokumentet 2025/1 och enades om att regelbundet se över sitt program för utveckling och dela

	med sig av det nytt arbete i ämne. Jointmötet erkände att visst arbete redan gjorts, pågår eller var en permanent aktivitet, och bad sekretariatet att för nästa session förbereda ett förslag om att uppdatera de identifierade åtgärderna i ITC-dokumentet ECE/TRANS/2024/6. Det gick också med på att i framtiden ha regelbundna diskussioner om denna fråga. På grund av personalbrist i sekretariatet noterade det jointmötet att inga statistiska uppgifter om FN:s 2030-agenda och mål för hållbar utveckling relaterade till dess arbete kunde tillhandahållas under denna session.
9. Elektronisk data som används vid transport av farligt gods (Electronic data used during the transport of dangerous goods)	
INF.37	Tillämpning av förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk transportinformation (eFTI-förordningen) – lägesbild (EU kommissionen) Mötet välkomnade informationen om läget för tillämpningen av förordning (EU) 2020/1056 om elektronisk godstransportinformation (eFTI-förordningen). Det enades om att det behövs regelbundna framtida uppdateringar av det jointmötet och även för dess informella arbetsgrupp för telematik. Den noterade flera farhågor om EU:s medlemsländers snäva tidsplan för eFTI-förordningen och riktigheten av dataformatet i det elektroniska transportdokumentet för poster relaterade till farligt gods. Jointmötet uppmanade EU-kommissionen att granska och släppa det slutliga dataformatet så att EU:s medlemsstater kan testa och validera på nationell nivå. Ett ytterligare problem var att lösa det möjliga fallet med fränkopplade områden där ingen fjärråtkomst är möjlig, med hänsyn till de möjliga administrativa och rättsliga konsekvenserna för transport av farligt gods.
10. Kommande arbete (Future work)	
	Mötet noterade att det kommande mötet för ad hoc-arbetsgruppen för harmonisering av RID/ADR/ADN med FN:s rekommendationer om transport av farligt gods hålls i Genève den 15 och 16 april 2025. Joint-mötet informerades om att nästa session skulle hållas i Genève den 16–26 september 2025 och att tidsfristen för inlämning av officiella dokument var den 24 juni 2025. Den noterade att mötestiden skulle förkortas, beroende på hur arbetet fortskrider i ovannämnda ad hoc-arbetsgrupp för harmonisering. Som ett resultat av nedsänkningen på 10 procent på grund av FN:s likviditetskris, uppmanades delegaterna att vara så kortfattade som möjligt med antal och innehåll i officiella dokument som de vill lämna till sekretariatet.
11. Övriga frågor (Any other business)	
	Mötet informerades om att Henrik Ognik (Polen) nyligen gick i pension och inte längre kommer delta i mötena. Vice ordföranden tackade honom för hans bidrag under mer än 25 år till det Joint-mötets verksamhet, särskilt till tankarbetsgruppen. Mötet fick också reda på att Rainer Kogelheide (UIP) inte längre kommer att delta i Joint-mötena och uttryckte sin uppskattning för de långvariga bidragen under två

	decennier till mötets arbete inklusive tankarbetsgruppen och önskade honom en lång och lycklig pension.
12. Antagande av rapporten (Adoption of the report)	
	Mötet antog rapporten från vårmötet 2025 och dess bilagor på grundval av utkast som utarbetats av sekretariaten.