



Avdelningen för räddningstjänst och olycksförebyggande
Enheten för hantering av farligt gods och brandfarlig vara
Malin Jonsson, Henric Strömberg
010-240 55 28, 010-240 50 95

Rapport från Joint-mötet (RID/ADR/ADN) den 17–25 september.

Officiell rapport från Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, den 17-25 September 2025 i Genève publiceras inom några veckor på [FN:s webbplats](#)

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

Följande nationer deltog:

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

Följande nationer deltog konsultativt:

Zimbabwe

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	Titel och sammanfattning
ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/XX	
1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)	
1/177 1/177.Add1	Agenda för mötet
INF.3/Rev.1	Tidtabell för mötet
INF.1	Lista över dokument
INF.2	Lista över dokument under varje agendapunkt
	Inledande anförande: Dmitry Mariyasin, chef för divisionen för hållbara transporter inom UNECE informerade om att UNECE lider allvarligt av FN:s pågående finanskris med budgetnedskärningar år 2025 på 15 procent. Han tillade

	att situationen blir ännu mer kritisk inom en snar framtid, särskilt när det gäller beslut att ytterligare skära ner den ordinarie budgeten med 20 procent under 2026, inklusive ingen tillsättning av vakanta tjänster. Han uppmanade alla medlemsstater att via sina ministerier ta kontakt med sin ständiga representation i New York för att påtala vikten av framtida arbete när det gäller bestämmelserna i RID, ADR och ADN. Icke-statliga organisationer som deltog i mötet uppmanades också att ta upp nyttan av harmonisering av bestämmelserna i RID, ADR och ADN för säker och trygg transport av farligt gods med alla landtransportsätt med sina nationella myndigheter. Mötet kom överens om att diskutera möjliga alternativ för att förbättra effektiviteten när det gäller framtida möten. Se agendapunkt 13 Övriga frågor.
2. Tankar (Tanks)	
INF.34	Rapport från tankarbetsgruppen Dokumentet summerar diskussionerna och utfallet av tankarbetsgruppens möte 16–18 september. Tankarbetsgruppen hade även ett förberedande möte digitalt. Totalt deltog 28 experter från 12 länder och 10 branschorganisationer. Rapporten summerar alla dokument som diskuterades i tankarbetsgruppen under agendapunkt 2. Resultat från Joint-mötet: Se resultat för respektive dokument under agendapunkt 2.
176/add.1	Ändring av kontroll och provning enligt 6.8.3.4 Förslaget under punkt 1 i rapporten från vårmötet av tankarbetsgruppen bygger på dokument 2025/14, ändrat genom INF 18. Det handlar om att när en enskild del i en batterivagn, batterifordon eller MEG har genomgått ett täthetsprov med ventilen monterad vid första kontroll, behöver provningen inte göras om efter att delen har monterats i hela enheten, så länge ventilen inte har tagits bort. Arbetsgruppen granskade förslaget på nytt och drog slutsatsen att godkännandet av batterivagn, batterifordon eller MEGC regleras i kapitel 6.8 i RID/ADR. Ansvaret för det separata täthetsprovet ligger därför fortsatt hos ett kontrollorgan som är godkänt för det kapitlet. Resultat från Joint-mötet: Förslaget ändrades under mötet så att det ska vara möjligt att visuellt kontrollera att ventilen inte har tagits bort före ihopmontering av alla delar. Detta kan till exempel göras med en färgprick på ventilen och halsen på behållaren, eller med en tejp (tear tape).
176/add.1	Värmeutrustning på tankar Från förslag 2 i rapport 176/add.1. Nya bestämmelser för värmesystem i dokument 2025/18, ändrat genom INF.31, godkändes vid Joint-mötet i mars 2025. Den nya texten i 6.8.2.2.12 behölls dock inom hakparenteser för vidare övervägande. Efter en granskning föreslår arbetsgruppen att hakparenteserna tas bort.

	Resultat från Joint-mötet: Mötet antog att ta bort hakparenteserna för texten i 6.8.2.2.12. <i>"6.8.2.2.12 If an electrical heating system is installed, all electrical circuits shall be protected by fuses or automatic circuit breakers. Heating systems powered by external, earthed power supply, shall have an earth leakage circuit breaker with a releasing current of less than 100 mA."</i>
2025/25	Kontrollintervall för element i batterifordon fyllda i enlighet med förpackningsinstruktion P200 (EIGA) Vid förra Joint-mötet diskuterades två dokument från EIGA som handlar om att utöka kontrollintervallet från 10 till 15 år för de element som ingår i ett batterifordon. Det framkom en del kommentarer och oro från några medlemsländer. Dessa kommentarer har nu EIGA sett över och tagit hand om i det nya förslag som man nu presenterar i detta dokument. Dokumentet återspeglar även redan överenskomna ändringar från förra mötet. Ändringarna som EIGA föreslår påverkar förpackningsinstruktion P200 (ADR), kapitel 4.3 (RID/ADR) samt kapitel 6.8 (ADR). Till förslaget presenteras också en övergångsbestämmelse i ADR. Resultat från Joint-mötet: Förslagen ansågs vara lämpliga men eftersom de bara gäller batterifordon bör de placeras i kapitel 4.3 och 6.8. Det beslutades att inte ändra förpackningsinstruktion P200. Under diskussionerna föreslogs nya krav som ansågs vara relevanta för alla batterivagnar, batterifordon och MEG's. Det bör också noteras att vid mötet i mars 2024 antogs ändringar i RID/ADR 2027 för punkt 4.3.3.2.5 då tabellen med gaser i 4.3.3.2.5 omnumrerades till 4.3.3.2.6, och den nya paragrafen 4.3.3.2.5 infördes. För den nya texten föreslogs att ändringarna sätts inom hakparenteser för slutligt godkännande vid mötet i mars 2026.
2025/32	Definition av "Driftutrustning" hos en tank i 1.2.1 (Frankrike) I avsnitt 1.2.1 finns definitionen för driftutrustning av en tank. Frågor har uppstått gällande kylanordningar monterade på tankar i kapitel 6.8. Detta med tanke på definitionen för driftutrustning i 6.7.2.1 för UN-tankar, där just kylning finns med i definitionen. Frankrike föreslår därför att kylanordningar läggs till i RID/ADR, 1.2.1 för driftutrustning. Resultat från Joint-mötet: Förslaget att lägga till kylanordning som en del av driftutrustningen fick stöd av tankarbetsgruppen. Det diskuterades också om det engelska uttrycket "thermal insulation" (värmeisolering) vore mer lämpligt än "heat insulation". En sådan ändring skulle harmonisera med kapitel 6.7 och med den franska versionen. Dessutom används "heat insulation" på ytterligare ett ställe i regelverket där det också skulle bli tydligare med ändringen.
2025/35	UN-tankar av fiberarmerad plast (FRP) i enlighet med kapitel 6.10 i IMDG-koden för transport enligt RID/ADR (Norge)

	Under rubriken till kapitel 4.2, anmärkning 2, framgår det att UN-tankar och UN-MEG-containrar märkta enligt tillämpliga bestämmelser i kapitel 6.7, men som är typgodkända i en stat som inte är fördragspart till ADR eller godkända i enlighet med kapitel 6.7 i IMDG-koden, får användas för transport enligt ADR/ADR-S. Norge vill med sitt förslag förtydliga att detta också bör gälla UN-tankar av fiberarmerad plast, godkända enligt RID/ADR, kapitel 6.9 och föreslår ett tillägg i anmärkningen. Dessa ändringar förtydligar bestämmelserna för UN-tankar av fiberarmerad plast som godkänts i enlighet med IMDG-koden. Resultat från Joint-mötet: Under diskussionen ansåg man att en inkludering av FRP-tankar i anmärkning 2 kunde göra texten för komplicerad och det var bättre att lägga till en tredje anmärkning istället. Det beslutades också att uttrycket "may also be used" bättre skulle stämma överens med den franska och tyska utgåvan. Man noterade också att liknande formuleringar används i anmärkningarna till 7.3.2.10 och rubriken i kapitel 4.1.
2025/40 INF.18	Återblick och revidering av 6.8.3.2 RID/ADR gällande utrustningsdetaljer för tankar avsedda för transport av gaser (Storbritannien och Nederländerna) Vid det förra Joint-mötet i mars 2025, inkom Nederländerna med INF.22 som handlade om märkningen av tankar med säkerhetsventiler. Vid diskussionen i tankarbetsgruppen framkom det att strukturen i 6.8.3.2 var bristfällig. Tiden var dock för kort för att komma vidare och det har därför varit ett digitalt möte med några deltagare från tankarbetsgruppen för att komma vidare med ett förslag på omstrukturering av 6.8.3.2. Bestämmelserna i 6.8.3.2 gäller för komprimerade, kondenserade, lösta och kylda kondenserade gaser i tankar och gaser i batterivagnar/fordon och MEG's. Olika bestämmelser gäller för tankar för kondenserade, komprimerade och lösta gaser och kylda kondenserade gaser. Dock är bestämmelserna för de olika tanktyperna blandade i 6.8.3.2, vilket kan leda till feltolkningar. Bestämmelserna i förslaget är omorganiserade i separata avsnitt och justerade där det anses lämpligt. I förslaget finns några ordalydelser inom hakparentes där man inte kunde enas. I INF.18 Kommenterar EIGA några av de förslag som anges i 2025/40. Resultat från Joint-mötet: Syftet med dokumenten var inte att ändra de tekniska kraven men att göra texten tydligare. Det blev ändå nödvändigt att ändra några delar där det uppstod tolkningsproblem eller där formuleringarna inte passade in i den nya strukturen. INF 18 tog upp antal förslutningar för fyllning och tömning högst upp på tankarna, samt oavsedd rörelse vid användning av tanken. Dessutom ifrågasattes termen "bleed hole" och kraven på avmonterbara tankar som kan rullas. Det föreslogs att ta bort kraven för avmonterbara tankar som kan rullas och istället införa en övergångsbestämmelse så att befintliga tankar kan fortsätta användas.

	För att kunna besluta om förslaget slutgiltigt hålls texten inom hakparenteser tills mötet i mars 2026.
<u>2025/41</u>	Tankar med ett kalkyltryck på 4 bar och ett maximalt arbetstryck på mindre än 3 bar (Frankrike) Förslaget syftar till att klargöra situationen för tankar med ett kalkyltryck på 4 bar och ett maximalt arbetstryck på mindre än 3 bar. Förslaget innebär en ändring av den redan antagna anmärkningen, för 2027 års utgåva, under 6.8.2.1.14. Anmärkningen kan, enligt Frankrikes uppfattning, vara förvirrande och tar inte tydligt upp det faktum att tankar med ett kalkyltryck på 4 bar och ett maximalt arbetstryck på 2 bar kan förekomma. Tillägget gäller endast den vänstra kolumnen. <i>"NOTE : For substances having a boiling point of more than 35 °C, tanks with a calculation pressure of 4 bar may have a maximum working pressure of less than 3 bar."</i> Resultat från Joint-mötet: Dokument 2025/41 föreslår att ersätta anmärkningen i 6.8.2.1.14 i förslag 8 i dokument 176/Add1. Tankarbetsgruppen var i grunden positiva till att ersätta anmärkningen, men kunde inte besluta om det eftersom texten i förslag 8 om TU 44 fortfarande är inom hakparenteser. För förslag 8 ansågs det behöva utredas mer med tanke på hur det kan påverka användningen av slamsugartankar, möjligheten att transportera ämnen med ett ångtryck på 2,6 bar (absolut) i en tank med max arbetstryck på 2,6 bar, och betydelsen av definitionen av ”lufttätt försluten tank” i 1.2.1. Med tanke på detta bör förslaget i förslag 8 ses över igen.
<u>2025/42</u> <u>INF.13</u> <u>INF.30</u>	Borttagande av dubbla tankgodkännande enligt kapitel 6.7 och 6.8 (Frankrike) Frankrike presenterade två dokument som handlade om borttagande av dubbla tankgodkännanden vid det förra Joint-mötet. Efter synpunkter från tankarbetsgruppen återkommer man här med ett nytt dokument där man tagit hänsyn till de kommentarerna. I dokumentet gör Frankrike en sammanfattning över synpunkter på följande områden: • Listan över farligt gods som är godkända för tanktransport, • Bottentömning, • Lufttätt förslutna tankar och fyllnadsgrad, • Växeltankar, • Byte eller modifiering av märkningsskylt, • Användning av UN-tankar enligt kapitel 6.7 vid RID/ADR-landtransport. Som en uppföljning av dessa diskussioner föreslår Frankrike att möjligheten till dubbelt godkännande för UN-tankar och tankcontainrar tas bort. Detta med tanke på de problem som det dubbla godkännandet medför och att man inför ett system som gör det möjligt för operatörer att

	fortsätta använda UN-tankar när de endast används för landtransport enligt RID/ADR, under säkerhetsförhållanden som motsvarar de som gäller för tankcontainrar. Resultat från Joint-mötet: Det fanns oro inom branschorganisationen ITCO för ökade kostnader och störningar i transporterna. Man vill också att åtgärderna i 2025/42 och INF 13 ska hinna slutföras innan förslaget om ett förbud träder i kraft. Diskussioner fördes även om att acceptera IMDG-märkning för inrikes transporter. Vissa är osäkra på om 6.7-tankar accepteras fullt ut vid inrikes transporter. Förslag 1 och 3 godkändes med ändringar. Dessa innebär att inte längre tillåta nya tankar med dubbelt godkännande och att befintliga ska modifieras. Texten hålls inom hakparenteser för slutligt godkännande i mars 2026. Slutdatum för ett förbud mot dubbla godkännanden kan skjutas upp vid behov för att undvika störningar.
2025/45 INF.5 INF.14	Visuell kontroll av tankcontainrars yttre hölje (Schweiz) Schweiz utreder för närvarande två liknande incidenter som involverar tankcontainrar där metallplåt lossnade under tågtransport. I april 2025 lossnade den övre fästpunkten på en metallplåt på det yttre skalet av en tankcontainer på tågets andra vagn under resan. Den lösa plåten skadade en kopplingsdosa när vagnen kom in på stationen. Knappt fem månader hade gått mellan den återkommande kontrollen och händelsen. Vagnen klarade kontrollen utan några synpunkter. Nästan tre månader före händelsen var tankcontainern också i en verkstad för arbete på beslagen. Vid händelsen i september 2018 lossnade tre metallplåtar på det yttre skalet av en tankcontainer vid sina övre fästen och skadade infrastrukturen. En slutrapport har ännu inte publicerats men Schweiz kommer att informera om de incidenter i ett senare informellt dokument, som kommer att publiceras både på OTIF:s och FN´s hemsida. Schweiz önskar en diskussion i tankarbetsgruppen för att förhindra liknande incidenter i framtiden. Målet skulle vara att å ena sidan säkerställa att spännband är monterade. Å andra sidan bör korrekta reparationer utföras på tankcontainrarna med lämplig fixering av metallplåtarna. Schweiz anser att ansvaret för kontroll av tankcontainrar bör specificeras i RID/ADR eller i en EN-standard. Detta skulle kunna uppnås genom att fortsätta utveckla relevanta standarder för kontrollkrav, såsom visuell kontroll och dokumentation (t.ex. standard EN 12972, som för närvarande revideras av CEN/TC 296 WG 5-arbetsgruppen). Schweiz önskar därför synpunkter på detta under mötet. I INF.5 delar Schweiz med sig av bilder från incidenterna för att ge en bättre bild av det inträffade. I INF.14 från har ITCO låtit ägaren, som är ett icke medlemsföretag till deras branschorganisation, få kommentera hur beklädnaden av tanken är konstruerad. ITCO vill därför inte att det ska införas obligatoriskt krav på

	montering av remmar/spännband men att man istället tittar på en väl utformad nitpanel som lösning. Resultat från Joint-mötet: Det påpekades att det kan vara svårt att upptäcka skador som döljs av yttre plåtar, t.ex. rost i bärande konstruktioner. Tidiga tecken som skador på plåtar, lösa nitar eller rostfläckar kan dock ge en varning. ITCO nämnde att de har riktlinjer ("acceptable container condition") för visuell kontroll vid överlämning av tankar, som även täcker kontroll av det yttre materialet. Andra hänvisade till punkt 5.5.2 i EN12972, som kräver kontroll av tankens bärande delar vid kontroll. EN12972 bör utvecklas vidare vid kommande revision för ett bättre stöd vid kontroll av isolering och täckplåtar/beklädnad.
2025/46 INF.27	Erfarenhet av verifiering av idrifttagande i enlighet med 1.8.7.5 (Tyskland) Behörig myndighet i Tyskland begärde en verifiering av idrifttagande i enlighet med 6.8.1.5.5. Utöver typgodkännande måste operatören eller ägaren av tanken göra den tekniska dokumentationen (dokumentation för första kontroll och provning och för verifiering av idrifttagning), som anges i 1.8.7.8.4, tillgänglig för kontrollorganet men i princip har endast tillverkaren tillgång till dessa omfattande dokument. Dessa utfärdas inte heller till tankens köpare. Detta resulterade i att det inte var möjligt för kontrollorganet att genomföra en fullständig granskning av dokumenten. Det verkar som att verifiering av idrifttagande enligt förordningarna i praktiken inte kan genomföras i full utsträckning. 1.8.7.5 kräver inte att tillverkaren överlämnar dokumenten till ägaren eller operatören för en verifiering av idrifttagande, och å andra sidan är det tveksamt om sådana skyddade kommersiella dokument ska överlämnas till tankens operatör eller ägare överhuvudtaget (upphovsrättsskydd för tankens konstruktion). I enlighet med RID/ADR måste tankens operatör eller ägare åtminstone ha tankdokumentationen som innehåller typgodkännandeintyg, intyg om modifieringar av tanken och kontrollintyg i enlighet med RID/ADR 6.8.2.4 eller 6.8.3.4. Tyskland skulle vilja höra andra länders erfarenheter av denna procedur. Tyskland föreslår ändring i 1.8.7.5.1 och 1.8.7.8.4 för att möjliggöra en verifiering av idrifttagande i praktiken. <i>“1.8.7.5.1 If an entry into service verification is required by the competent authority under 6.8.1.5.5, the owner or operator shall engage a single inspection body to carry out this inspection and shall provide it with the type approval certificate and the technical documentation specified in 1.8.7.8.4. certificates from the tank record. The inspection body may request further documents from the manufacturer if doubts about legal conformity are identified during the verification. The manufacturer shall make the required documents available to the inspection body.”</i> <i>“1.8.7.8.4 Documents for initial inspection and tests, and for entry into service verification</i>

	The manufacturer for initial inspection and tests, and the owner or operator for the entry into service verification shall provide the following documents: as appropriate: (Remainder unchanged)” Resultat från Joint-mötet: Det är inte alltid möjligt att få fram all teknisk dokumentation vid kontroll inför idrifttagande, särskilt för äldre importerade tankar. Punkt 1.8.7 skapar problem när information saknas och det föreslogs därför att 1.8.7.5 och 1.8.7.8.4 ändras. INF 27 föreslog ett alternativt sätt att lösa detta, vilket tankarbetsgruppen föredrog. Förslaget bör diskuteras vidare i den informella arbetsgruppen om krav på relevanta organ enligt 1.8.7 som Frankrike håller.
INF.16	Definition av tankdokumentation (Frankrike) För att förtydliga vilken dokumentation som avses i definitionen av ”Tankdokumentation” föreslås ändringar i definitionen i kap. 1.2.1. <i>“Tank record” means a file containing all the important technical information concerning a tank, a battery-wagon/battery-vehicle or a MEGC, such as <u>reports and certificates referred to in 6.8.2.3, 6.8.2.4 and 6.8.3.4 1.8.7.2 to 1.8.7.6;</u>”</i> Resultat från Joint-mötet: Det ansågs bättre att hänvisa direkt till bestämmelserna i 1.8.7.2 och 1.8.7.4–1.8.7.6 istället för indirekt till 6.8.2.3, 6.8.2.4 och 6.8.3.4. Tankarbetsgruppen godkände ändringen.
INF.26	Förbud mot transport av UN 3553 DISILAN i tankar (EIGA) EIGA föreslår att ta bort texten i tabell A kolumn (10), (12), (13), and (14) (bara ADR) för UN 3553 DISILAN eftersom det aldrig var menat att det skulle vara tillåtet att transportera det i tankfordon, inklusive MEG och batterifordon/vagnar. Resultat från Joint-mötet: Man beslutade att ta bort uppgifterna i kolumnerna (10), (12), (13) och (14) i tabell A för UN 3553, DISILANE. Ändringen gäller endast ADR.
INF.32	Krav i RID/ADR 6.8.3.4.6 – mellanliggande kontroll (Storbritanniens) Dokumentet avser att få en korrekt tolkning av när den första mellanliggande kontrollen ska göras för tankar för transport av kylda flytande gaser (6.8.3.4.6 (b)). Detta då kontrollorgan i Storbritannien har två olika tolkningar Resultat från Joint-mötet: Punkt 6.8.3.4.6 (b) avviker från 6.8.2.4.3 och ska tolkas som att den första mellanliggande kontrollen ska göras först efter den första återkommande kontrollen och inte efter den första. Tolkning 1 i dokumentet bekräftades som korrekt.

3. Standarder (Standards)

2025/36
INF.28

Information från Arbetsgruppen för standardisering (Ordföranden för arbetsgruppen för standardisering)

Vid senaste mötet i mars 2025 rapporterades det av ordföranden för arbetsgruppen för standardisering att europeiska standardiseringskommittén (CEN) hade meddelat att det fanns ett problem gällande distributionen av både EN- och EN/ISO-standarder till Joint-mötet. I slutet av maj hölls ett möte för att diskutera frågan med representanter från CEN/CENELEC, FN och ordföranden för arbetsgruppen för standardisering. Vid detta möte gav CEN/CENELEC följande information:

- Det finns inget formellt avtal mellan CEN, FN och OTIF som reglerar CEN:s uppdrag som sekretariat för den gemensamma arbetsgruppen för standardisering och ramverk för delning av standarder till RID/ADR.
- Befintliga delningsrutiner är oförenliga med reglerna för immateriella rättigheter, särskilt vad gäller åtkomst och omfördelningskontroll.
- ISO och IEC är tredjepartsinnehavare av upphovsrätt, och utan deras uttryckliga tillstånd kan EN ISO/IEC-dokument inte distribueras.

Denna situation hindrar inte bara CEN från att dela dokument utan stoppar också CEN:s sekretariatsfunktion vid CENELEC Management Centre (CCMC) till arbetsgruppen på grund av brist på juridiskt och styrningsmässigt stöd. På både kort och lång sikt kommer CEN inte längre att tillhandahålla EN/ISO-standarder och dessutom kommer CEN inte att hantera sekretariatstjänsterna för arbetsgruppen för standardisering under Joint-mötet. Detta innebär att arbetsgruppens verksamhet avbryts tills en lösning har nåtts. Alla inblandade inser behovet av att hitta en lösning på problemet.

Delegaterna uppmanas att överväga hur sekretariatsverksamheten ska kunna finansieras. Ordföranden för arbetsgruppen för standardisering kommer att fortsätta att utforska och föra diskussioner med intressenter och rapportera till Joint-mötet.

I INF.28 meddelar CEN att de håller på att ta fram ett avtal som kommer att möjliggöra att EN-standarder cirkuleras till arbetsgruppen för standardisering enbart för deras granskning och utvärdering i syfte att hänvisa till dem.

Resultat från Joint-mötet:

Mötet betonade behovet av att uppdatera de standarder som nämns i RID och ADR samt noterade Storbritanniens stöd genom finansiering av gruppens ordförande. Man uppmärksammade även CEN:s, OTIF:s och UNECEs insatser för att på kort sikt säkra gruppens fortsatta arbete och på längre sikt lösa frågor om upphovsrätt och distribution av standarder. Ordföranden lovade att hålla övriga informerade och rapportera till nästa Joint-möte i mars 2026.

INF.17	Rapport från Arbetsgruppen för standardisering (CEN) Rapporten handlar om en konsekvensändring på INF.7 (ECFD) som innehåller en ny särbestämmelse med hänvisning till EN 590 - Diesel - Requirements and test methods men där dagens hänvisning till standarden inte är uppdaterad till senaste version. På begäran av sekretariatet föreslår därför CEN att uppdatera hänvisning till standarden till senaste versionen där den förekommer i RID/ADR idag. Resultat från Joint-mötet: Joint-mötet antog ändringarna i INF.17 (punkt 6) enligt INF.7 och beslutade att tillsvidare behålla hänvisningen till 2022 års version av EN 590 inom hakparentes i väntan på bedömningen av 2025 års utgåva.
----------------------	---

4. Harmonisering med FN-rekommendationerna

2025/24 2025/24/Add.1	Rapport från arbetsgruppen för harmonisering av RID/ADR/ADN med FN-rekommendationerna om transport av farligt gods (Sekretariatet) Under mötet diskuterades de ändringar som beslutades för den 24:e utgåvan av FN-rekommendationerna och om och hur dessa ändringar ska införas RID/ADR 2027. Särskilda ändringar som diskuterades mer ingående finns i rapporten från mötet (2025/24) och i dokument Add.1 presenteras ändringarna i detalj. Rapporten innehåller bland annat ett antal ändringar i Tabell A och B för vissa UN-nummer och ett antal ändringar i särbestämmelser (exempelvis i särbestämmelse 388) och kommentarer till en övergångsperiod som påverkar förpackningsinstruktion P001. Resultat från Joint-mötet: Joint-mötet antog ändringarna i dokumentet ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2025/24/Add.1 med några justeringar. Angående övergångsperioden i punkt 1.6.1.59 beslutades att behålla 2034 för att följa IMO och samordna med andra transportsätt. Mötet bad sekretariatet förbättra texten i punkt 2.2.9.1.7.2 och lämna förslag till subkommittén. För ändringen i tabell A (kapitel 3.2) valdes alternativ 1 i dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2025/33. Diskussion om punkt 5.5.4.2 pågår och kan tas upp igen beroende på subkommitténs beslut. För det nya avsnittet 6.9.3 om hänvisningar uppmanades arbetsgruppen att granska och föreslå anpassningar enligt överenskomna principer
---	--

5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)

5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)

2025/26 INF.36	Märkning av tomma förpackningar enligt kapitel 5.2 (Luxemburg) Vid förra Joint-mötet presenterades INF.33 av Luxemburg och Belgien. Syftet var att förtydliga om tomma förpackningar som inte innehåller spår av farligt gods ska märkas i enlighet med RID/ADR/ADN. Det framkom olika åsikter men ett av dessa var att avsnitt 5.3.1.1.6, som anger att "Storetiketter som inte har något samband med transporterat farligt
--	---

	<i>gods eller rester därav, ska avlägsnas eller täckas över”, ska läggas till i kapitel 5.2. Dokumentet föreslår att denna ändring görs och läggs under 5.2.2.1.8.</i> <u>INF.10 (LGE)</u> I rapporten framgår det att man inte kunde ena då vissa var av åsikten att transporten inte omfattas av regelverket medan andra ansåg att märkningen skulle tas bort. Andra ansåg att ett ytterligare dokument borde följa med sådana transporter som anger att reglerna om farligt gods inte är tillämplig. De flesta ansåg att diskussionen borde fortsätta. Liquid Gas Europé (LGE) anser att dagens situation är säkrare än det förslag som Luxemburg föreslår i 2025/26 och föreslår istället att inte införa någon ändring. Ett fordon som transporterar gasolflaskor kan innehålla en kombination av fulla, delvis fulla, tömda (ej rengjorda) och tömda (rengjorda) flaskor. Detta kommer att framgå tydligt i transportdokumentationen men det skulle inte framgå vid en snabb titt på själva flaskorna, även om etiketterna för farligt gods hade tagits bort från de tömda (rengjorda) flaskorna eller hade täckts över. I händelse av en nödsituation kan en visuell överblick av vissa flaskor resultera i en felaktig bedömning av situationen. Det är säkrare för räddningstjänsten att anta att fordonet transporterar farligt gods, även om en del av lasten kanske inte är farlig. Detta leder till en falsk säkerhet om situationen. Dessutom kan oseriösa transportörer överväga att transportera flaskor olagligt med sina etiketter täckta för att kringgå transportreglerna. För andra gaser finns det också ett problem med cylindrar som innehåller komprimerad luft eller kväve, vilka endast betraktas som farligt gods på grund av trycket i cylindrarna. Detta skulle innebära att en förare som hämtar tomma cylindrar skulle behöva kontrollera trycket och sedan täcka etiketterna på de som inte var trycksatta. Resultat från Joint-mötet: De flesta var emot förslaget. Några delegater ansåg att det skulle bli onödiga kostnader och problem att ta bort eller täcka över etiketterna och andra ville behålla nuvarande regler eftersom det inte finns bevis för några säkerhetsrisker. Luxemburg drog därför tillbaka dokumentet men lovade att återkomma vid ett senare möte med ett nytt förslag som tar hänsyn till synpunkterna.
2025/28	Information på förpackningar (IASA) IASA vill ha mötets syn på om en bestämmelse för språket på märkningen för bärningstryckkärl eller för kollin enligt särbestämmelserna (SP) 376, 377, 378, 633, 636, 658, 670, etc behövs. Om Jointmötet håller med, föreslår IASA två alternativ för att lösa frågan med ambition att inte upprepa särbestämmelser. Resultat från Joint-mötet: De flesta var tveksamma till att anta ändringarna och föredrog att överlåta detta beslut till den behöriga myndigheten i enligt deras nationella lagstiftning. COSTHA föreslog att man som ett ytterligare alternativ även skulle överväga en eventuell e-märkning av farligt gods.

2025/33	Märkning med orangefärgad skylt på transportenheter med UN-nummer 3536, 3563 och 3564 (Schweiz) Schweiz har tre olika förslag på att harmonisera vad som ska framgå på märkning med orangefärgad skylt på transportenheter som transporterar Litium-, Litiummetall- och Natriumjonbatterier installerade i lastbärare. Schweiz anser att, till skillnad från RID-märkningen, så kan man genom bestämmelserna i ADR inte snabbt identifiera att batterier är installerade i en transportenhet och vilken typ av batterier det är. Detta då ADR, RID och ADN inte är harmoniserade kring vilken information som ska framgå av den orangefärgade skylten. Detta strider mot principen i FN-rekommendationerna som kräver att UN-numret ska visas på transportenheten. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog ändringen i alternativ 1, att lägga till "90" i kolumn (20) för UN3536 och ta bort hakparenteserna i kolumn (20) för UN3563 och 3564.
2025/38 INF.38	Farligt gods i maskiner, apparater och utrustningar – använda (Cefic) Övergångsperioden 1.6.1.46 i ADR löpte ut 31 december 2022 vilket innebar att undantag 1.1.3.1 (b) inte längre kan tillämpas. Istället för undantaget tilldelades UN 3363 särbestämmelse 672 som innebar att maskiner och utrustning som innehåller farligt gods fick lättnader under vissa villkor. Cefic lyfte åter frågan på Joint-mötet under 2022 och den diskuterades även under 2023 och fram till vårmötet 2025 då man sett problem med tillämpningen. Förslagen som hittills skickats in har inte fått tillräckligt med stöd, även om en lösning börjat närma sig. Det senaste förslaget är ett gemensamt förslag från Cefic och Tyskland där man dels föreslår en specifik bestämmelse i klassificeringsföreskrifterna för artiklar, liknande bestämmelsen för medicintekniska produkter och utrustning i 2.2.62.1.5.9. Man föreslår även att införa en ny bestämmelse 2.1.5.7 för RID/ADR/ADN enligt skrivningen i dokumentet. Detta innebär att använda artiklar, maskiner och utrustning som kan vara invändigt kontaminerade med eller innehålla farligt gods inte omfattas av övriga bestämmelser i RID/ADR/ADN om ett antal villkor är uppfylla. Resultat från Joint-mötet: De flesta delegationer stödde i princip förslagen i dokument 2025/38, men påpekade att viss ytterligare finslipning av texten behövdes. Efter ett lunchmöte antog mötet de ändringar som föreslogs i INF.38. Det beslutades att behålla texten inom hakparenteser, med förbehåll för en slutlig granskning vid mötet våren 2026.
INEG	Transport av UN0081, 0082, 0084, 0241, 0331, 0332 och 0482 enligt 1.1.3.6 (Finland) Finland föreslår en övergångsperiod till beslutet att ta bort lättnaden att få transportera vissa sprängämnen upp till 50 kg som värdeberäknad

	mängd i fotnot (a) till tabellen 1.1.3.6.3. Förslaget är att man får tillämpa gällande regler till och med 31 december 2030. Resultat från Joint-mötet: Antaget, se resultat för dokument 2025/31 och INF.36.
INF.29	Särbestämmelse 666 i RID/ADR (Tyskland) Särbestämmelse 666 reglerar villkoren för undantag för fordon och batteridrivna utrustningar när dessa transporteras som last. I och med 2025 års ändringar antogs ett ändringsförslag till SP 666. Efter att ha trätt i kraft har det blivit tydligt att texten i SP 666 (e) inte är tillräckligt tydlig och leder till problem i tillämpningen. Tyskland föreslår två alternativ till förtydligande. Resultat från Joint-mötet: De flesta stödde alternativ 2 i dokumentet, medan andra ansåg att det behövdes en ytterligare översyn av förpackningsinstruktion P912. Mötet antog ändringen av SP666 inom hakparentes och Tyskland uppmanades att vid nästa möte lägga fram ytterligare ett förslag till följdändringar av förpackningsinstruktion P912 och att på nytt samråda med subkommittén.
5 (b) Nya frågor (New proposals)	
2025/27	Definition av containersäck (IASA) IASA föreslår att antingen flytta definitionen av containersäck från AP 12 till 1.2.1 eller lägga till en hänvisning i 1.2.1 om att definitionen av containersäck finns i AP 12. Resultat från Joint-mötet: En del stödde alternativ 2, om det över huvud taget ska göras några ändringar, andra ansåg att specifikationerna för containersäckar i specialbestämmelse AP12 inte bör betraktas som en definition. Efter diskussionen enades man om att det behövdes ytterligare arbete. Företrädaren för IASA drog tillbaka dokumentet och erbjöd sig att vid behov återkomma vid nästa möte med ett förbättrat förslag.
2025/29	Samemballering av varor i enlighet med bestämmelse MP18 (Sekretariatet) Sekretariatet vill ha mötets synpunkter om det skulle vara motiverat att tilldela en bestämmelse om samemballering motsvarande MP8 för ämnen där MP18 är tilldelat. Detta skulle möjliggöra samemballering av varor av samma klass och med en annan klassificeringskod. Sekretariatet föreslår därför en ny MP 25. Resultat från Joint-mötet: Mötet godkände principerna för farligt gods i klass 6.1, men var tveksamma till ändringar för klass 8. Flera ville studera effekterna på samemballering av gods med olika pH-värden mer noggrant.

	Dokumentet tas upp igen på nästa möte, där industrin förväntas lämna mer information.
2025/30 INF.4	Uppdaterad referens till IRS 50592 i fotnoterna till 6.11.4.1 och 7.1.3 (UIC) IRS 50592 (Intermodala lastenheter (andra än påhängsvagnar) för vertikal omlastning, för transport på vagnar – minimikrav) har uppdaterats till 4:e utgåvan och därför behöver texten i fotnoterna i 6.11.4.1 och 7.1.3 uppdateras från 3:e till 4:e utgåvan. I INF.4 ger UIC mer bakgrund. Resultat från Joint-mötet: Mötet tog del av INF.4 och godkände den föreslagna ändringen med några justeringar.
2025/31 INF.36	Transport av UN1005 och 1017 enligt 1.1.3.6 (Norge och IRU) I syfte att öka säkerheten och transportskyddet för UN1005 AMMONIAK, VATTENFRI och UN1017 KLOR föreslås att fotnoten a) till tabellen 1.1.3.6.3 (värdeberäknad mängd) helt tas bort vilket innebär sänkt gräns från 50 till 20 kg. Resultat från Joint-mötet: De flesta stödde i princip och ansåg att övergångsbestämmelser behövde läggas till. När det gäller INF.6 föredrog vissa delegationer att införa övergångsbestämmelserna i 1.6.1 i stället för 1.6.5, och andra ansåg att den nuvarande anmärkningen "a" i tabellen skulle behållas men att den i texten skulle markeras som "struken". Efter diskussionen antog mötet de ändringar av 1.1.3.6.3, 1.1.3.6.4 och 1.6.1 i RID/ADR som föreslogs i punkterna 4–8 i INF.36.
2025/34	Transport av stationära lagringskärl med rester av klass 5.1-ämne (Norge) Stora byggprojekt innebär ofta tillfällig lagring av farliga ämnen på plats under projektets gång. Sådan lagring sker ofta i stationära behållare som transporteras tomma till platsen och sedan fylls på plats av tankfordon. Dessa behållare är inte godkända för transport av farligt gods enligt RID/ADR/ADN. När behållarna inte längre behövs kan rengöring på plats vara svårt. Det kan saknas tillräckliga anläggningar för rengöring, eller så kan det vara olämpligt att rengöra på grund av miljömässiga skäl och hantering av avloppsvatten. I RID/ADR/ADN 1.1.3.1 (f) finns ett undantag från bestämmelserna som gäller transport av tömda, ej rengjorda stationära behållare. Undantaget är begränsat till vissa klasser och villkoren som anges i punkt (f) måste uppfyllas. Norge anser att säkerheten vid transport av dessa behållare som innehåller rester av klass 5.1-ämnen i förpackningsgrupp II och III är jämförbar med de ämnen som redan är tillåtna enligt 1.1.3.1 (f). Norge föreslår därför att klass 5.1 (oxiderande) läggs till bland de ämnen som är berättigade till undantag. Denna ändring skulle bidra till att förebygga oönskade metoder för transport av sådana behållare.

	Resultat från Joint-mötet: De flesta motsatte sig förslaget. Vissa delegater var oroliga för att generalisera en specifik typ av transport till hela klass 5.1 och ville i stället att det skulle hanteras på nationell nivå eller genom multilateralt avta. Andra höll med i sak men ansåg att motivering och bevis saknades. Norge drog därför tillbaka förslaget.
2025/37 INF.35	Referenser till gods som transporteras i bulk (Frankrike) Vid en vägtillsyn kontrollerades en behållare elektriska batterier (UN 2794, klass 8). Inspektören hänvisade till märkningskraven om orangefärgad skylt enligt 5.3.2.1.6 i ADR men som det är formulerat verkar denna paragraf endast gälla för ämnen, inte för föremål, vilket var fallet för de batterier som transporterades. Förutom fasta ämnen kan vissa föremål som innehåller farligt gods och är klassificerade som sådana transporteras i bulk. Dessa kan inkludera elektriska ackumulatorer (UN 2794, 2795, 2800 och 3028) eller kasserade, tomma, ej rengjorda förpackningar (UN nr 3509). Denna bestämmelse i 5.3.2.1.6 fanns redan i ADR 1999 och hänvisade till "ämnen". Under omstruktureringen 2001 övergavs referensen till "farliga ämnen" till förmån för "farligt gods" (som inkluderar både ämnen och föremål). Denna referens som endast gäller ämnen kanske missades under omstruktureringen av FN-rekommendationerna eller ett resultat av att man inte tog hänsyn till dessa föremål som transporteras i bulk. För att lösa detta problem föreslås en ändring av texten i 5.3.2.1.4 och 5.3.2.1.6, samt vissa bestämmelser i kapitel 7.3 (7.3.1.4, 7.3.1.6, 7.3.1.10, 7.3.1.11 och 7.3.1.12) i RID/ADR/ADN, beroende på vilka bestämmelser som gäller för respektive transportslag, för att ersätta referensen till "farliga ämnen" med en referens till "ämnen och föremål" eller "gods", beroende på vad som är lämpligt. Resultat från Joint-mötet: De flesta stödde i princip ändringsförslagen i 1–7 i dokument 2025/37, medan andra ansåg att texten behövde justeras. Efter diskussionen antog mötet de ändringar som föreslagits i det informella dokumentet INF.35.
2025/44	Harmonisering av termen behörig myndighet (Schweiz) Den informella arbetsgruppen för hänvisningar till behörig myndighet har identifierat flera avvikelser i texterna som rör RID/ADR. Den schweiziska delegationen har utarbetat förslag till ändringar som syftar till att harmonisera texterna. Resultat från Joint-mötet: Mötet godkände ändringarna i förslagen 1, 2, 3, 5, 6, 7, 9 och 10 i dokument 2025/44. Schweiz åtog sig att granska förslagen 4, 8 och 11 och vid behov återkomma med ett nytt dokument till nästa möte.
INF.7 INF.17	Uppdatering av UN 1202 (särbestämmelse 640L) i RID/ADR/ADN, tabell A, och tilldelning av ytterligare en särbestämmelse för nya bränslen (ECFD)

	I RID/ADR/ADN finns separata poster för UN 1202. Dessa finns både för dieselbränslen, eldningsoljor och gasoljor med flampunkter upp till 60 °C och även för dieselbränslen, eldningsoljor och gasoljor med flampunkter från 60 °C upp till och med 100 °C. En enhetlig klassificering som brandfarlig vätska (klass 3) fastställdes genom införandet av anmärkning 2 i 2.2.3.1.1. Detta innebär att dieselbränslen, eldningsoljor och gasoljor med flampunkter mellan 55 °C och 100 °C klassificeras enhetligt som ämnen i klass 3, UN 1202. Ytterligare en post har inkluderats för UN 1202 för att undvika att behöva fastställa den aktuella flampunkten för de transporterade ämnena för varje transport. Denna post definierar kraven för dieselbränsle enligt standard EN 590 samt för eldningsoljor och gasoljor med flampunkter enligt EN 590. Paraffinisk diesel (HVO) omfattas inte av standarden EN 590 men skiljer sig inte från diesel enligt EN 590 vad gäller relevanta säkerhetsparametrar. Som ett exempel regleras paraffinisk diesel i standarden EN 15940, vars krav skiljer sig från kraven i standarden EN 590 främst vad gäller densitet. Enligt tabell A kan dessa ”nya” dieselbränslen inte transporteras i enlighet med den andra posten för UN 1202 (särbestämmelse 640L). ADR ställer dock strängare krav på transporter med en flampunkt under 60 °C (FL-fordon) än på dieselbränslen med samma flampunkt enligt standarden EN 590 (AT-fordon). Standard EN 590 har reviderats och för att säkerställa att bestämmelserna harmoniserar med utvecklingen av bränslen bör hänvisningen till standarden i den andra posten för UN 1202 (särbestämmelse 640L) uppdateras. European Confederation of Fuel Distributors (ECFD) föreslår dels en ny särbestämmelse och även uppdatering av standard EN 590 för den andra posten för UN 1202 i tabell A. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog ändringarna i INF.7 med de ändringar som föreslagits i punkt 6 i INF.17 och enades om att behålla hänvisningen till 2022 års version av standarden EN 590 inom hakparentes i väntan på den senaste utgåvan 2025.
INF.8	UN 3496, Batterier, nickelmetallhydrid – saknas korsreferens (Sekretariaten för OTIF och FN) Anmärkningen under 2.2.9.1.14 listar UN-poster i klass 9 som listas i FN-rekommendationerna och som inte omfattas av bestämmelserna i RID/ADR/ADN. När UN 3496 infördes i RID/ADR/ADN 2011 borde denna post också ha nämnts i anmärkningen under 2.2.9.1.14. Detta utelämnades då. Förslaget till ändring nedan avser att korrigera detta utelämnande. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog föreslagen ändring.

INF.9	Ytterligare förpackningsalternativ för transport av litium-/natriumjonbatterier för avfallshantering/återvinning (Tyskland) Vid Joint-mötet i mars föreslog Tyskland ett nytt förpackningsalternativ utöver särbestämmelse 636 för transport av litium-/natriumjonbatterier för avfallshantering/återvinning. Detta stöddes då av flera medlemsstater. Det förväntas att det i framtiden kommer att finnas större mängder litium- och natriumjonbatterier som ska till återvinning och avfallshantering och det bör därför finnas alternativ för större mängder av dessa batterier som inte är blandade med andra batterier. För att kompensera för detta alternativ krävs en säkrare förpackningslösning som inkluderar ytterligare krav för batterier med en bruttovikt på 500 g eller mer, särskilt individuellt kortslutningsskydd och undantag för batterier som är kritiskt skadade. Tyskland föreslår här ett utkast till en ny särbestämmelse och önskar kommentarer i syfte att lägga fram ett officiellt förslag till nästa möte. Resultat från Joint-mötet: Vissa stödde förslaget men påpekade att det krävs ytterligare arbete. Andra tyckte att frågan först borde tas upp i arbetsgruppen för batterier. Delegaterna ombads skicka synpunkter till Tyskland, som planerar att lämna in ett nytt dokument vid mötet i mars 2026.
INF.12 INF.33	Inkludering av natriumjonbatterier i 1.1.3.7 (Sekretariaten för OTIF och FN) RID/ADR/ADN 1.1.3.7 innehåller undantag för transport av elektriska lagrings- och produktionssystem. Denna bestämmelse om undantag innehåller en lista över artiklar som omfattas av denna samlingsbeteckning. Även om användningen av förkortningen "t.ex." indikerar att listan endast innehåller exempel på sådana artiklar, bör det noteras att den aktuella listan är uttömmande. För förtydligande bör även natriumjonbatterier inkluderas i listan i 1.1.3.7. och samtidigt bör förkortningen "t.ex." strykas. I INF.33 finns ett uppdaterat förslag. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog de ändringar som föreslagits i INF.33
INF.15	Begäran om diskussion om UN 1202-i Tabell A i RID/ADR (FuelsEurope) FuelsEurope önskar en diskussion om att de anser att dieselbränslen i enlighet med standarderna EN 590, EN 16734 och EN 15940 och dieselbränslen jämförlig med CEN-standarderna bör tillåtas att transporteras enligt den andra posten i UN 1202. Olika lösningar skulle kunna undersökas, t.ex. genom införandet av en ny särbestämmelse eller anmärkning med en hänvisning till standarder och versionsdatum för den andra posten i UN 1202. Resultat från Joint-mötet:

	Mötet noterade informationen om de nya bränslestandarderna och enades om att återuppta diskussionen om detta ämne vid nästa möte på basis av ett mer detaljerat förslag från FuelsEurope om ändringar i RID, ADR.
INF.20/Rev.1	Referens i 7.5.4 till UN nummer som påverkas av särbestämmelse CW28/CV28 I punkt 7.5.4 första stycket anges att vissa ytterligare försiktighetsåtgärder måste vidtas vid transport av livsmedel, andra konsumtionsvaror och djurfoder om CW28/CV28 är tillämplig. Vidare listas i andra stycket i 7.5.4 en rad UN-nummer med etiketter som överensstämmer med etikett 9. Denna förteckning är inte uttömmande, och Spanien anser att den kan vara vilseledande för läsaren. En läsare som endast tittar på bestämmelse 7.5.4 kan förbise CW28/CV28-kravet, förutsatt att dess produkt inte nämns i listan över UN-nummer. Spanien presenterar två möjliga lösningar på detta problem. Det första förslaget är att lägga till alla UN-nummer som berörs av CW28/CV28 i 7.5.4. Det andra förslaget är att göra en allmän hänvisning till ”de nummer som berörs av den särskilda bestämmelsen CW28/CV28” i 7.5.4. Resultat från Joint-mötet: Mötet antog ändringarna i förslagen 2 och 3 i INF.20/Rev.1. Man kom överens om att behålla de ändringar som föreslogs i förslag 3 inom hakparenteser för en slutlig översyn vid nästa möte av de UN-nummer som finns listade.
INF.23	Särbestämmelser för lösningar och blandningar (IRU) Lösningar och blandningar som innehåller vissa listade ämnen ska klassificeras under samma post som ämnet. För ämnen i klass 9 gäller samma sak, så länge blandningen bara innehåller ofarligare komponenter (förpackningsgrupp III i vissa klasser) och inte har andra farliga egenskaper. Dessa regler är undantag från huvudreglerna och syns inte i tabell A i kapitel 3.2. IRU föreslår att skapa en ny särbestämmelse i kapitel 3.3 och tilldela de aktuella UN-numren den nya särbestämmelsen. Resultat från Joint-mötet: Några experter tyckte att de föreslagna ändringarna inte behövdes. Andra ansåg att förslaget behövde mer information. IRU:s representant erbjöd sig att ta fram ett nytt dokument med detaljerad motivering till nästa möte. Delegater uppmanades att skicka fler kommentarer till honom.
INF.24	Information om gods per vagn/fordon i transportdokumentet (Tyskland) Ändringarna i regelverken för 2025 inkluderade nya bestämmelser i 5.4.0.1 i RID samt 5.4.0.2 i ADR och ADN, som rör identifierbarheten av fordon och vagnar. Bakgrunden var frågan om att kunna koppla gods till respektive transportenhet, vilket uppkom i samband med elektroniska dokument. Eftersom detta är nära kopplat till funktionaliteten hos systemen för elektroniska dokument, är det dock tveksamt om detta verkligen behöver regleras i regelverken för farligt gods.

	Efter en förnyad bedömning anser Tyskland att dessa texter inte är nödvändiga. Hänvisningen är redan tillräckligt reglerad i punkt 8.1.2.1 (a) i ADR/ADN och 1.4.3.6 (b) i RID. Den metadata som krävs för de elektroniska systemens funktionalitet (identifierare) omfattas av relevanta bestämmelser för sådana system. Bestämmelser om detta finns i bilaga A, punkt 3(a) i Riktlinjerna för användning av RID/ADR/ADN 5.4.0.2, samt i artikel 11 i genomförandeförordning (EU) 2024/1942 om transportdokument i enlighet med eFTI-förordningen. Därtill går denna metadata (identifierare) bortom identifiering av transportmedlet och omfattar exempelvis även start- och slutpunkter för ändringar i position, utan att detta regleras i RID/ADR/ADN. Tyskland föreslår därför att ta bort bestämmelserna om identifierbarhet av fordon/vagnar i transportdokumentet. Resultat från Joint-mötet: Vissa delegationer ville ta bort kravet på identifiering av farligt gods per vagn/fordon i 5.4.0.1/5.4.0.2, medan andra ansåg att det var för tidigt och ville utreda konsekvenserna. Tyskland åtog sig att till nästa möte lägga fram ett nytt dokument som beaktar inkomna synpunkter.
INF.25	Åtskiljande av farligt gods som är livsmedel, andra konsumtionsvaror och djurfoder (Frankrike) Avsnitt 7.5.4 i RID/ADR innehåller begränsningar för blandad lastning av vissa farliga ämnen tillsammans med livsmedel, konsumtionsvaror eller djurfoder. Vid sådan transport ska regler för att hålla med åtskilda tillämpas, som regleras genom särbestämmelse CV28. Avsnitt 4.1.10 i RID/ADR anger krav för blandad emballering av farligt gods. Dessa krav finns i särbestämmelse MP1 till MP24, som förbjuder eller tillåter blandad emballering av farligt gods med varandra eller med varor som enligt RID/ADR anses vara icke farliga. RID/ADR förbjuder dock inte blandad emballering av farligt gods som listas i 7.5.11. P.g.a. de risker som uppstår vid blandad emballering av vissa farliga ämnen tillsammans med livsmedel, konsumtionsvaror eller djurfoder, för vilka det inte finns något förbud mot blandad emballering, föreslår Frankrike en ändring av 4.1.10.1 i RID/ADR. <i>"In addition, packagings containing dangerous goods subject to the affixing of labels conforming to models Nos. 6.1 or 6.2, as well as packagings containing dangerous goods falling under UN numbers 2212, 2315, 2590, 3151, 3152 or 3245, shall not be packed together with foodstuffs, other consumer goods, or animal feed."</i> Resultat från Joint-mötet: De flesta delegationer stödde behovet av ett klagörande men ville först utreda bästa vägen framåt, inom FN:s modellregelverk eller andra livsmedelsregler. Mötet beslutade att ta upp frågan igen nästa gång, baserat på ett officiellt dokument, och uppmanade delegaterna att skicka synpunkter till Frankrike.

INF.31	Transport av färdiga måltider med flamfri värmare innehållande vattenreaktiva fasta ämnen, pulver (USA) Meals, Ready-to-Eat” (MRE) transporteras regelbundet över hela världen för försvarspersonal och humanitära ändamål. De gör det möjligt att värma en måltid utan eld, bränsle eller elektricitet. Värmeelementet, kallat flameless ration heater (FRH), är oftast ett vattenreaktivt fast ämne (t.ex. magnesiumlegering) i små mängder, upp till 8 gram. Tillgång och distribution av MRE är avgörande för att säkerställa kontinuitet i verksamheten, särskilt vid övningar och längre insatser. MRE används också i katastrofområden där infrastrukturen är skadad, eftersom de kan delas ut direkt och ge människor mat utan behov av köksutrustning eller dricksvatten. I USA är MRE undantagna från reglerna för farligt gods (49 CFR Parts 100–180) eftersom ett enskilt värmeelement (FRH) med högst 8 gram magnesiumlegering, när det är förpackat med en MRE enligt punkt 4, inte anses utgöra någon oacceptabel risk vid transport – oavsett hur många MRE som finns i förpackningen. Detta dokument är ett utkast till bestämmelser för framtida förslag och eventuell inkludering i ett multilateralt avtal om sådana initieras. Delegater som vill bidra till att utveckla ett sådant avtal uppmanas kontakta USA. Resultat från Joint-mötet: Vissa delegater påminde om de befintliga undantagen i RID/ADR/ADN för militär transport. Andra ansåg att specifika undantag behövdes för kommersiell transport av sådana måltider i större mängder och ville diskutera detta vidare utifrån ett mer detaljerat förslag. USA:s representant erbjöd sig att förbereda ett officiellt dokument med detaljer och data till nästa möte i mars 2026. Han erbjöd sig också att dela resultatet av diskussionen i subkommittén.
6. Tolkning av RID/ADR/ADN	
2025/39	Tolkning av undantaget i RID/ADR 1.1.3.7 för litiumjonbatterier monterade på väg- eller järnvägsfordon för utrustning som ska användas på dess destinationsplats (CLCCR) Batteridrivna utrustning fast monterad på ett väg- eller järnvägsfordon för att användas på dess destinationsplats blir allt vanligare, till exempel lasthissar, kranar och pumpar som används för att hantera lasten. Det finns en liten men betydelsefull skillnad i formuleringen av undantagen i RID/ADR 1.1.3.2 (a)/1.1.3.3 för bränslen och 1.1.3.7 för elektriska lagringssystem. Medan 1.1.3.2 (a)/1.1.3.3 undantar bränslen för <i>”järnvägsfordon/ett fordon som utför en transport och avsett för dess framdrivning eller för driften av någon av dess utrustningar som är till för deras framdrivning eller drift av deras utrustning vilken används under transporten ”</i>, innehåller inte 1.1.3.7 de sista orden <i>”används eller är avsedda att användas under transporten.”</i> CLCCR undrar om Joint-mötet håller med om att fast monterade elektriska lagringssystem (litiumjonbatterier) avsedda för utrustning permanent installerad på (järnvägs)fordon och avsedda att användas på

	slutdestination också undantas från bestämmelserna i RID/ADR med stöd av 1.1.3.7. Resultat från Joint-mötet: Joint-mötet var tveksamt till att godkänna CLCCR:s tolkning i dokumentet och ansåg att bestämmelserna i RID/ADR/ADN behöver förtydligas. Det rekommenderades att be den nya informella arbetsgruppen om batterier om råd i frågan.
7. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports 21 informal working groups)	
2025/43 INF.40	Rapport från arbetsgruppen om detaljhandelsleveranser (COSTHA) I rapporten finns förslag på att införa och på mötet besluta om en ny definition i 1.2.1 av termen ”detaljhandelsleverans” och ett nytt undantag i 1.1.3.1 (g). Undantaget i 1.1.3.1 skulle omfatta (ej komplett punktlista) - Detaljhandelsförpackningar där mängden inte överskrider begränsade mängder enligt kapitel 3.4. - litium- eller natriumbatterier, även när de är installerade i eller förpackade med utrustning, transporteras i förpackningar utan ytterförpackningar när de i övrigt överensstämmer med särskilda bestämmelser 188 punkterna a–e. - Förpackningen ska helt omsluta godset och skydda mot oavsiktligt utsläpp eller aktivering. - Personer som förpackar, förbereder och transporterar detaljhandelsförpackningar och föremål för detaljhandelsleverans av farligt gods ska ha 1.3-utbildning - Föraren ska underrättas eller på ett spårbart sätt informeras om att leveransen innehåller farligt gods enligt begränsad mängd och denna punkt. - Den totala mängden farligt gods får inte överstiga 30 kg. - Leverans av farligt gods får inte överstiga en total bruttovikt på 333 kg per transportenhet. - Undantaget gäller inte klasserna 1, 4.2, 6.2 och 7. Resultat från Joint-mötet: Joint-mötet noterade rapporten från den informella arbetsgruppen som sammanfattar de digitala möten som hölls i april, maj och juni 2025. Man noterade även framstegen som redovisats i dokument INF.40 och efter ett lunchmöte den 23 september 2025 som resulterade i ändringar till förslagen i dokument 2025/43. Mötet konstaterade att mer arbete krävs kring dokumentation och mängdbegränsningar. Man noterade även kommentarer angående avstånd som framfördes av en delegat. Arbetsgruppen uppmanades att fortsätta arbetet och återkomma med ett samlat dokument till nästa möte i mars 2026.
INF.11	Rapport från arbetsgruppen för att minska risken för BLEVE (Storbritannien och Nordirland)

	Arbetet har fortsatt med att ta fram nya bestämmelser för att förhindra en BLEVE. Fokus har varit att fortsätta diskussionen kring två åtgärder: • Automatisk brandsläckningsutrustning i motorutrymmet (ADR 9.7.9.1) • Termiska värmesköldar (ADR 9.7.9.2) Montering av dessa anordningar kommer att vara obligatorisk för alla nya FL- och EX/III-fordon från och med den 1 januari 2029 (övergångsbestämmelse 1.6.5.23 till 1.6.5.25) för att minska risken för BLEVE på grund av bränder. Det är inte obligatoriskt att fordon som tas i bruk före den 1 januari 2029 ska utrustas med denna utrustning. <u>Automatisk brandsläckningsutrustning i motorutrymmet</u> BLEVE-arbetsgruppen kom med ett första utkast med titeln ”automatiska brandsläckningssystem för motorrum i FL- och EX/III-fordon – krav och testmetoder”. Detta skickades vidare till WP.29 och dess arbetsgrupp, GRSG för vidare diskussion och behandling. Arbetsgruppen inom WP.29 har träffats 12 gånger och har resulterat i ett utkast som ska tas upp vid möte i oktober 2025. När FN-föreskriften har antagits enligt 1958 års överenskommelse förväntas BLEVE-arbetsgruppen föreslå ändringar av ADR som kommer att tillämpa den nya föreskriften. <u>Termiska värmesköldar</u> Dokument ECE/TRANS/WP.15/2024/17 lämnades in till den 116:e mötet under WP.15 och innehöll förslag från BLEVE-arbetsgruppen. Efter diskussion antogs de föreslagna tekniska kraven för termiska sköldar och kommer därför att inkluderas i ADR 2027. Vid kommande möte (117:e) skickade OICA in kommentarer genom INF.18 på det antagna dokumentet och BLEVE-arbetsgruppen. WP.15 beslutade att BLEVE-arbetsgruppen skulle diskutera dessa vid ett kommande möte. Med på mötet fanns såväl medlemsländer till ADR samt flertalet branschorganisationer. Man diskuterade de punkter som framfördes i INF.18, även om det noterades att de flesta redan hade beaktats av BLEVE-arbetsgruppen under de många år den hade varit aktiv. Slutligen noterades att förslagen från BLEVE-arbetsgruppen hade antagits och skulle finnas med i ADR 2027. Inga nya förslag eller bevis har lämnats in som skulle motivera att överväga att ändra dessa krav, men om sådana bevis blir tillgängliga eller alternativa förslag lämnas in, kan BLEVE-arbetsgruppen återigen ta upp denna fråga. Resultat från Joint-mötet: Mötet välkomnade informationen från Storbritannien om BLEVE-arbetsgruppens framsteg i arbetet med automatiska brandsläckningssystem och om termiska skärmar för ADR-fordon. Ett utkast för sådana brandsläckningssystem utarbetas i WP.29 och en ändring av ADR om termiska skärmar utarbetas i WP15. Mötet uppmanade BLEVE-arbetsgruppen att fortsätta sitt arbete och som ett ytterligare steg även inleda en diskussion om sådana risker för järnvägstransporter.
INF.19	Rapport från informella arbetsgruppen om krav för relevanta organ enligt 1.8.7 i RID/ADR (Frankrike)

	Vid det förra Joint-mötet presenterade Frankrike INF.11 för att uppmärksamma den pågående revisionen av standard ISO/IEC 17020, vilken kommer att ifrågasätta definitionerna och kriterierna för typer av organ som används i 1.8.6 och 1.8.7, samt i 6.2 och 6.8 i RID/ADR. Frankrike har organiserat ett digitalt möte under augusti för att diskutera de punkter som angavs i mandatet. Mötet fokuserade på att införa nya definitioner för relevanta organ, inklusive kontrollorgan (tredjeparts), kontrollorgan (andraparts) och interna kontrolltjänster. Diskussionerna kretsade kring att klargöra godkännandekriterier för kontrollorgan och eventuellt ersätta begreppet ackreditering med godkännande. En stor del av diskussionen ägnades åt huruvida referensen till standarden bör behållas. De huvudsakliga frågorna som togs upp var: • Stora förändringar i standarden; • Behovet av att förtydliga definitionerna av kontrollorgan; • Att upprätthålla ett harmoniserat system." Nästa digitala möte i den informella arbetsgruppen kommer att hållas i oktober för att gå igenom ändringarna i 1.8.7, som inte kunde diskuteras på grund av tidsbrist, och förhoppningsvis analysera revideringen av standard ISO/IEC 17020. Resultat från Joint-mötet: Vid mötet noterades rapporten från Frankrikes om den digitala informella arbetsgrupp som hölls den 27 augusti 2025. Alla intresserade delegater uppmanades att delta i det kommande mötet som planeras att hållas digitalt den 24 oktober 2025. Mötet uppmanade arbetsgruppen att fortsätta sitt arbete och att rapportera om denna fråga vid Joint-mötet i mars 2026.
INF.21	Måttenheter som används i transportdokumentationen (Spanien) Spanien har upplevt problem men att olika måttenheter angetts i godsdeklarationen och har följande frågor: - Anser ni att det är tydligt vilken enhet som är "lämplig" för varje ämne? - Har ni stött på några liknande problem i ditt land? - Tror ni att detta skulle kunna bli tydligare om man använder en mer specifik formulering i punkt 5.4.1.1.1 f på samma sätt som i 1.1.3.6.3? - Vilken enhet ska i så fall användas när man hänvisar till kondenserade gaser, kylda kondenserade gaser och lösta gaser? - Bör frågan skickas till subkommittén? Resultat från Joint-mötet: Joint-mötet noterade att fördragsstater till RID föredrar att ange mängden farligt gods som vikt på grund av praktiska skäl kopplade till CIM-fraktsedeln. Ämnet ska också tas upp i subkommittén eftersom det berör alla transportslag. Det kan bli nödvändigt med en separat lösning för kollin och tankar.

	Efter diskussionen välkomnade mötet Spaniens erbjudande att arbeta vidare med ett förbättrat förslag. Alla delegater uppmanades att skicka in skriftliga synpunkter.
INF.22	Rapport från informella arbetsgruppen om återkommande kontroll av tryckkärl i komposit (Tyskland) Rapporten beskriver genomfört arbete i arbetsgruppen som ska - definiera relevanta säkerhetsparametrar för fastställandet av en återkommande kontroll på mer än 5 år enligt P 200(9) för komposittryckkärl. - utveckla harmoniserade krav för fastställandet av ett kontrollintervall på mer än 5 år enligt P 200(9) för komposittryckkärl, som säkerställer en lämplig säkerhetsnivå. - ta fram förslag till ändringar för införande i RID/ADR." Resultat från Joint-mötet: Joint-mötet noterade Tysklands rapport om det första digitala mötet för den informella arbetsgruppen som hölls den 20 juni 2025. Nästa möte är planerat till den 6 oktober 2025, också via länk. Intresserade delegater uppmanades att kontakta den tyska representanten. Mötet uppmuntrade arbetsgruppen att fortsätta sitt arbete och rapportera igen i mars 2026.
8. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)	
	Frankrikes representant påminde om diskussionerna under Joint-mötet 2024 och vikten av en enhetlig rapporteringsmodell för järnvägsolyckor, riskhantering och att hålla rapporteringen harmoniserad för alla transportslag. Joint-mötet välkomnade Frankrikes initiativ att återuppta arbetet och att hålla ett informellt möte i slutet av 2025. Alla intresserade ombads skicka skriftliga kommentarer på dokument INF.19 från vårmötet 2024.
9. FN:s 2030 agenda för hållbar utveckling (UN 2030 Agenda for sustainable development)	
	Mötet noterade det fortsatta arbetet med att genomföra ITC:s strategi fram till 2030 och särskilt strategin för att minska växthusgasutsläpp från inrikes transporter. Som uppföljning av ITC:s strategin för att minska växthusgasutsläpp beslutade mötet tidigare att anpassa sitt arbetsprogram och regelbundet dela information om nya regler på området. Sekretariatet har ännu inte tagit fram fler dokument, men dessa väntas till ITC:s möte i februari 2026. Mötet beslutade också att fortsätta utbytet av åsikter i ämnet vid kommande möten. På grund av personalbrist kunde sekretariatet inte lämna någon statistik kopplade till FN:s 2030-agenda och hållbarhetsmål under detta möte.
10. Elektroniska data som används vid transport av farligt gods	
	Inga dokument inkomna

11. Val av ordförande 2026	
	På förslag från Storbritanniens representant valdes Soedesh Mahesh (Nederländerna) till ordförande och Gudula Schwan (Tyskland) till vice ordförande för 2026.
12. Kommande arbete (Future work)	
	Joint-mötet informerades om att nästa möte hålls i Bern 24–27 mars 2026 och att sista dag för att lämna in officiella dokument är 19 december 2025.
13. Övriga frågor (Any other business)	
<u>INF.37</u> <u>INF.39</u>	Tankegångar för att ta itu med den finansiella situationen (Nederländare) samt dokument om nedskärningarna (Sekretariatet) Som uppföljning på herr Mariyasins inledande anförande beslutade mötet att diskutera mer i detalj första åtgärder och möjliga steg för att hantera FN:s ekonomiska situation. Mötet tog del av bakgrunden till UN80-initiativet i informella dokumentet INF.39 som också syftar till att anpassa och effektivisera framtida möten. Man välkomnade även idéerna i dokument INF.37. Mötet betonade vikten av sitt harmoniseringsarbete för säkra transporter av farligt gods globalt och inom alla transportslag. Flera delegater bekräftade sitt stöd för ECE:s farligt gods-arbete via sina permanenta representanter i Genève och New York. Andra delegationer uppmanades att göra detsamma. Mötet påminde om att försäljning av ADR och andra FN-publikationer bidrar mycket till FN:s budget, men tyvärr inte till ECE:s. Sekretariaten fick i uppdrag att ta fram en lista på möjliga projekt att finansiera via branschorganisationer och att ge mer detaljerad information om kostnader för möten i Genève och Bern (lokaler, tolkning, översättning). Syftet är att hitta sätt att minska kostnader och omorganisera kalendern för RID/ADR/ADN, WP.15 och ADN-möten. Mötet beslutade att ta upp detta som ny punkt på agendan och fortsätta diskussionen vid marsmötet 2026, baserat på sekretariatens återkoppling. Alla delegater uppmanades att skicka in informella dokument med förslag.
	Joint-mötet tackade Silvia Garcia Wolfrum (Spanien) för hennes insatser som ordförande och vice ordförande och noterade att hon lämnar mötena då hon fått en ny tjänst i den spanska regeringen. Mötet önskade henne lycka till i sin nya roll. Mötet informerades även om att Steve Gillingham (Storbritannien) går i pension och tackade honom för hans värdefulla insatser i arbetet, både på CEN-nivå och som ordförande för den s.k. Londonarbetsgruppen.
14. Antagande av rapporten (Adoption of the report)	

	Joint-mötet antog rapporten från mötet och dess bilagor, baserat på ett utkast från sekretariaten.
--	--