



Enheten för hantering av farligt gods och
brandfarlig vara
Joakim Agås
010-240 53 97
joakim.agas@msb.se

Rapport från 19th Session of the RID Committee of Experts' standing working group (RID-arbetsgruppen) on the International Carriage of Dangerous Goods by Rail, den 18 – 21 november 2025

Bakgrund

Den mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik, OTIF, har en kommitté, RID Committee of Experts on the International Carriage of Dangerous Goods by Rail, som beslutar om innehållet i reglementet för internationell transport av farligt gods på järnväg (RID).

RID-arbetsgruppen är inrättad under kommittén och diskuterar och förbereder preliminära beslut om ändringar av RID. Vartannat år presenterar arbetsgruppen förslag på ändringar för kommittén som sedan beslutar om dem.

RID, inklusive ändringar, gäller även för nationell transport av farligt gods på järnväg i Sverige och för transport inom och mellan EU:s medlemsstater enligt bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar.

Det nittonde mötet med RID-arbetsgruppen

Mötet med RID-arbetsgruppen var det andra av totalt tre möten innan arbetsgruppen presenterar sina förslag på ändringar av RID för kommittén i maj 2026, för att de ska träda i kraft den 1 januari 2027, det vill säga till RID 2027. Sverige representerades av Joakim Agås och Johan Karlsson, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Nedan redovisas övergripande resultat från diskussionerna under mötet. OTIF kommer att publicera en officiell rapport på sin webbplats: https://otif.org/en/?page_id=17770

Färgkoderna i rapporten betyder följande:

Grön = Positivt resultat, förslaget antogs

Gul = Förslaget drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

Röd = Negativt resultat, förslaget antogs inte

Dokument	Titel och sammanfattning
1. Godkännande av dagordning	
25019 (OTIF) Preliminär dagordning https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/RID-25015-CE-SWG19-e-invitation_signed.pdf	
25044 (OTIF) Förteckning över dokument https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Informal_Documents/2025/RID-25044-CE-SWG19-e-list_of_documents.pdf	
2. Närvaro	
Följande arton fördragsstater till RID närvarade: Algeriet, Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike. Som fördragsstat deltog även Europeiska unionen, inklusive Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). Följande branschorganisationer närvarade: International Union of Wagon Keepers (UIP) och International Union of Railways (UIC) Ordförande: Caroline Bailleux, Belgien Vice ordförande: Othmar Krammer, Österrike	
3. Arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik	
25014 (UIP och OTIF)	Extra stora tankcontainrar – antagande av belastningar enligt 6.8.2.1.2 i RID https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Working_Documents/2025/RID-25014-CE-SWG19-e-6_8_2_1_2.pdf Frågan om belastningsantaganden vid transport av extra stora tankcontainrar i enskild vagnstrafik, samt vid släppning från vall i rangerbangårdar har behandlats vid tidigare möten. Det konstaterades då att belastningsantagandet på 2g i färdriktningen för transport av tankcontainrar enligt 6.8.2.1.2, enbart gäller för systemtåg med vagnar av klass F2 enligt standard EN 12663. För att förtydliga detta föreslås att en anmärkning läggs till i 6.8.2.1.2 för tankcontainrar. Resultat Förslaget antogs med vissa språkliga justeringar. Bland annat kommer anmärkningen att formuleras så den hänvisar till att lastantagandena i 6.8.2.1.2 i RID för tankcontainrar, inklusive extra stora tankcontainrar, <i>motsvarar</i> (istället

Dokument	Titel och sammanfattning
	för <i>bärför till</i>) vagnar som är godkända som F2 enligt EN 12663 och därmed omfattas av restriktioner vid rangering. Vid tidigare möten hade Cefic fört fram att extra stora tankcontainrar skulle hanteras såsom cisternvagnar vid rangering, det vill säga utan restriktioner. Men kraven på vagnskonstruktionen är strängare för cisternvagnar och det skulle enligt UIP krävas en ny vagnsklass för att kunna tillämpa samma rangeringsprinciper för extra stora tankcontainrar.
25026 (UIP)	Åtgärder för skydd av explosion på vagnar med elektrisk utrustning (till exempel DAC-kopplingar) https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Working_Documents/2025/RID-25026-CE-SWG19-e-ATEX.pdf I 7.1.2.1.3 i RID 2027 kommer krav anges om att vagnar ska vara kompatibla med den omgivning i vilken de hanteras, för att förebygga risker med godset som transporteras. Vagnar ska exempelvis kunna hanteras i områden med risk för explosiv atmosfär. I detta avseende hänvisar numera EU i TSD Godsvagnar till att vagnar och utrustning ska uppfylla direktiv 1999/92/EG om minimikrav för förbättring av säkerhet och hälsa för arbetstagare som kan utsättas för fara orsakad av explosiv atmosfär och direktiv 2014/34/EU om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar. Det vill säga ATEX-direktiven. ATEX-direktiven är inte tillämpliga vid landtransport av farligt gods, men vad gäller vägtransporter har tekniska regler införts för fordon i ADR i syfte att förebygga riskerna när fordonen befinner sig i områden med risk för explosiv atmosfär, exempelvis vid lastning och lossning. UIP vill att vagnar ska behandlas på motsvarande sätt när riskerna med explosiv atmosfär ska förebyggas. Dels genom att införa relevanta tekniska krav i RID på elektriska installationer på vagnar, dels genom att kräva ATEX-godkännande enbart för ständigt spänningssatta utrustningar, såsom GPS-utrustning. UIP vill öppna en diskussion i ämnet och tar särskilt upp användningen av DAC-kopplingar som för funktionens skull har ett batteri installerat. Resultat Den generella bilden i arbetsgruppen var att det bör finnas liknande regler för elektrisk utrustning, såsom DAC-koppling, som dem i ADR för vägtransporter. Men frågan om eventuella krav på elektrisk utrustning är inte aktuell enbart för

Dokument	Titel och sammanfattning
	vagnar för transport av farligt gods, utan även för vagnar av alla slag av gods som används i områden med risk för explosiv atmosfär. ERA framförde att kraven på elektrisk utrustning bör analyseras vidare och att detta bör göras på samma sätt som när RID-arbetsgruppen beslutade att vagnskraven i RID skulle överföras till TSD Godsvagnar och UTP WAG. ERA kommer att initiera en arbetsgrupp med representanter från bland annat ERA och RID-arbetsgruppen, som arbetar vidare med frågan om elektrisk utrustning med målet att införa övergripande krav i RID som sedan detaljeras i TSD Godsvagnar och UTP WAG. ERA framhöll att arbetsgruppen inte kan utgå från specifika lösningar som UIP föreslagit, utan ska arbeta förutsättningslöst med olika lösningar.
25043 (Tyskland)	Status för forskningsprojektet initierat av Tyskland om en simuleringsbaserad undersökning av skvalprörelser i tankar https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Informal_Documents/2025/RID-25043-CE-SWG19-e-surge_behaviour.pdf Tyskland presenterar nuläget i det forskningsprojekt som är initierat för att genom simuleringar undersöka skvalprörelserna i en tank under transport. En slutrapport förväntas i början av 2026. Resultat Endast för information. Projektet initierades till följd av att Cefic (Chemical Industry Council) vid ett tidigare möte med arbetsgruppen föreslog att ta bort kravet på skvalpskott för extra stora tankcontainrar. När Tyskland presenterar den slutliga rapporten ska arbetsgruppen diskutera om den föranleder några regelmässiga åtgärder i RID vad gäller kraven på skvalpskott i tankar.
4. Arbete från Joint Meeting (RID/ADR) och WP.15 (ADR) under 2024 och 2025	
25039 (OTIF)	Konsoliderade texter antagna av RID/ADR/ADN Joint Meeting under 2024 och 2025 och av RID-arbetsgruppen under 2023 och 2024 https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Working_Documents/2025/RID-25039-CE-SWG19-e-consolidated_texts.pdf Detta dokument innehåller en konsoliderad sammanställning av alla texter som är antagna av RID/ADR/ADN Joint Meeting och RID-arbetsgruppen och som är planerade att träda i kraft den 1 januari 2027. Texter som är gråmarkerade ska bekräftas av Joint Meeting vid mötet den 24 till 27 mars

Dokument	Titel och sammanfattning
	2026. De gråmarkerade texterna kommer därefter att granskas vid RID-arbetsgruppens 20:e möte den 27 maj 2026. Resultat Regeltexter med grå markering inom hakparenteser lämnades för granskning av Joint Meeting i mars 2026, RID-arbetsgruppen tar ställning till dem i maj 2026. Regeltexter utan grå markering inom hakparenteser antogs, utom vad gäller specifika delar av övergångsbestämmelserna för märkning med WE och hur tillämpning av dem ska ske. Arbetsgruppen antog också vissa språkliga korrigeringar.
25041 (UIC)	Ändringar av NHM-koderna i 3.2.2 i RID https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Informal_Documents/2025/RID-25041-CE-SWG19-e-NHM_codes.pdf UIC föreslår NHM-koder till nya UN-nummer som införs i RID 2027, samt vissa justeringar i den inledande, beskrivande texten om NHM-koder. Listan över NHM-koder är en icke-officiell del av RID. Resultat Förslaget antogs med vissa korrigeringar av den inledande texten för att förklara innebörden av ”no entry, no merchandise” samt vissa följdändringar i NHM-koderna, bland annat ska NHM-koden för UN 3564 tas bort.
25013 (OTIF)	117:e mötet med WP.15 (Genève, 6-8 maj 2025) https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Working_Documents/2025/RID-25013-CE-SWG19-e-WP_15_117.pdf I detta dokument sammanfattar OTIF beslut och information från mötet med WP.15 i maj 2025 som kan ha betydelse eller vara av intresse för RID-arbetsgruppen. Resultat Endast information.
25042 (OTIF)	118:e mötet med WP.15 (Genève, 4 – 6 november) https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Informal_Documents/2025/RID-25042-CE-SWG19-e-WP_15_118.pdf I detta dokument sammanfattar OTIF beslut och information från mötet med WP.15 i november 2025 som kan ha betydelse eller vara av intresse för RID-

Dokument	Titel och sammanfattning
	arbetsgruppen. Bland annat redovisas vissa rättelser av texter som berör RID 2027 och frågor som är gemensamma för RID och ADR och som hänförs till Joint Meeting. Resultat De redaktionella ändringarna som WP.15 antog är införda i dokument 25039 ovan. Storbritannien meddelade att förslaget från IRU som återfinns i dokument 25042 även har påverkan för RID och bör hänföras till Joint Meeting snarare än till WP.15. OTIF informerar IRU om detta. OTIF tog upp den ansträngda ekonomiska situationen för FN som kommer att påverka utvecklingen av regelverken om farligt gods som bedrivs inom subkommittén om global transport av farligt gods för alla transportslag, Joint Meeting för väg- och järnvägstransporter och WP.15 för vägtransporter. Även OTIF behöver reducera kostnaderna, men vad gäller deras område farligt gods kan ytterligare nedskärningar inte göras. Arbetsgruppen håller redan färre möten, det vill säga ett möte udda år och två möten jämna år. För att kunna hålla mer effektiva möten kommer OTIF att tidigarelägga tidpunkten då man ska meddela vilka dokument man vill presentera för arbetsgruppen. UIC informerade att de tillsammans med andra branschorganisationer kommer att presentera förslag till åtgärder för Joint Meeting i mars 2026 för att kunna effektivisera arbetet inom FN. Förslaget är ännu inte officiellt, men grundläggande strukturer måste finnas som exempelvis översättning av regler, tolkningsfunktioner och sekretariatets roll för att kunna hålla effektiva möten. Därutöver kan exempelvis formerna för arbetsgrupper utvecklas, förslag kan behandlas efter prioritering och antalet mötesdagar kan reduceras.
5. Tolkning av RID	
	Inga dokument.
6. Förslag till ändringar av RID	
6. (a) Kvarstående frågor	
25030 (ERA)	Information om ändringar av TSD Godsvagnar https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Working_Documents/2025/RID-25030-CE-SWG19-e_amendment_TSI_WAG.pdf ERA informerar att ändringar av betydelse för reglerna i RID träder i kraft i TSD Godsvagnar under november månad. Se kommissionens genomförandeförordning (EU) 2025/2064 av den 14 oktober 2025 om ändring av förordning (EU) nr 321/2013 vad gäller den tekniska specifikationen för

Dokument	Titel och sammanfattning
	driftskompatibilitet avseende delsystemet Rullande materiel – godsvagnar i Europeiska unionens järnvägssystem. Ändringar med koppling till RID rör tekniska krav på gnistskydd och märkning med WExx. ERA vill därmed att motsvarande ändringar av RID genomförs enligt preliminära beslut som redan tagits av RID-arbetsgruppen för att överföra vagnskrav från RID till TSD Godsvagnar och UTP WAG. Resultat ERA informerade att TSD Godsvagnar nu innehåller tekniska krav motsvarande särbestämmelserna WE. Överföringen av tekniska krav till TSD är därmed klar. I RID 2027 kommer enbart övergripande krav finnas på vagnar för transport av farligt gods, vilka sedan hänvisar till tekniska krav i TSD Godsvagnar och UTP WAG. Det som kvarstår är att motsvarande tekniska krav ska införas i UTP WAG, vilket kommer att beslutas av OTIF i juni 2026.
25015 (Belgien)	Märkning med WE https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Working Documents/2025/RID-25015-CE-SWG19-e-WE marking.pdf RID-arbetsgruppen har arbetat för att föra över tekniska krav på vagnar från RID till TSD Godsvagnar respektive UTP WAG. Beroende på vilket gods som transporteras gäller olika vagnskrav enligt särbestämmelser (WE) som i sin tur hänvisar till TSD Godsvagnar/UTP WAG. Om en vagn är utrustad enligt en särbestämmelse ska den också märkas med "WExx" för de särbestämmelser som den uppfyller. Omstruktureringen av krav och märkningskraven kommer att framgå av RID 2027. Belgien föreslår nu, i enlighet med föregående möte med RID-arbetsgruppen, att märkningens utseende ska var det som anges i TSD Godsvagnar/UTP WAG, samt att övergångsbestämmelserna däri ska gälla. Resultat Förslaget antogs.
25016 (Belgien)	Uppdatering av handboken om RID https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Working Documents/2025/RID-25016-CE-SWG19-e-handbook RID.pdf OTIF har publicerat en handbok om RID som bland annat beskriver bakgrunden till reglerna, strukturen och vilka frågor som är viktiga att ta om hand när RID ska implementeras i nationell lagstiftning.

Dokument	Titel och sammanfattning
	Belgien föreslår vissa ändringar i handboken så att den korrekt beskriver att RID från och med den 1 januari 2027 innehåller skyddskraven som gäller för vagnarna som används, RID hänvisar sedan till de tekniska vagnskraven som finns överförda till TSD Godsvagnar och UTP WAG. Belgien föreslår också att handboken ska hänvisa till en jämförelsetabell som visar hur dagens vagnskrav omstruktureras mellan RID och TSD Godsvagnar respektive UTP WAG. Belgien föreslår att tabellen ska finnas på OTIF:s webbplats. Resultat Förslaget antogs med vissa språkliga justeringar.
25018 (UIP)	Nödvändiga anpassningar av ändringarna som antogs av det 16:e mötet med RID-arbetsgruppen (London, 20-23 november 2023) i samband med överföringen av tekniska vagnskrav från RID till UTP/TSD https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Working_Documents/2025/RID-25018-CE-SWG19-e-adaptation_technical_wagon_provisions.pdf UIP ser problem i den nya regelstrukturen för tekniska krav på vagnar som ska gälla från den 1 januari 2027, i relation till märkningskraven som blev beslutade av RID-arbetsgruppen i november 2023. Enligt UIP och ERA kommer de nya märkningskraven i TSD Godsvagnar (det vill säga märkning med WExx) enbart gälla vagnar som från och med den 1 januari 2027 godkänns med ett nytt typgodkännande. Äldre vagnar och nya vagnar som tillverkas efter den 1 januari 2027 enligt ett befintligt typgodkännande kommer därmed fortfarande ha den gamla märkningen. Beslutet som RID-arbetsgruppen tog 2023 innebar att alla vagnar skulle märkas med WExx i samband med nästa kontroll, det vill säga om högst 4 år. UIP föreslår i rubricerat förslag, regler och övergångsbestämmelser som gör det möjligt att vagnarna i fråga inte behöver märkas om med WExx, utan kan fortsätta att användas med den märkning de har. Det vill säga på det sätt som följer av TSD Godsvagnar. Resultat ERA förklarade inledningsvis att RID inte kan innehålla övergångsbestämmelser om att ersätta TE-märkning på cisternvagnar med WE-märkning vid första återkommande kontroll efter den 1 januari 2027. Enligt EU:s järnvägslagstiftning får WE-märkningen enligt TSD Godsvagnar endast anbringas på en cisternvagn om ett anmält organ (notified body) har bedömt överensstämmelse mot detta krav. Från och med den 1 januari 2027 görs detta av anmält organ när ett nytt typgodkännande ska utfärdas. Ett anmält organ kan också göra en förnyad bedömning av överensstämmelse av ett befintligt

Dokument	Titel och sammanfattning
	typgodkännande. Detta görs enbart vid väsentlig ändring av cisternvagnen, vilket det inte är fråga om i det här fallet. Övergångsbestämmelserna som arbetsgruppen initialt antagit för RID 2027 måste därför modifieras så att de tillåter fortsatt användning av cisternvagnar märkta med TE, utan krav på att märka om med WE. Problemet med detta var framförallt att de tekniska kraven som framgår av de aktuella särbestämmelserna i TE inte längre återfinns i RID från och med den 1 januari 2027. Det går därför inte att verifiera vad märkning med TE innebär vid exempelvis en tillsyn eller teknisk kontroll. Flera länder önskade därför att innehållet i dessa särbestämmelser, TE, återinförs i RID för information och användarvänlighet, eftersom sådana vagnar har en förväntad teknisk livslängd om 40 år. Men att återinföra kraven skulle också innebära ett komplicerat regeltekniskt förfarande. UIP åtog sig att inkomma med ett kompromissförslag under mötet, se dokument 25046 nedan.
25046 (UIP)	Alternativt förslag till RID-25018-CE-SWG19 https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Informal Documents/2025/RID-25046-CE-SWG19-e-alternative to RID-25018-CE-SWG19.pdf Till följd av kommentarer som lämnades under mötet på dokument 25018 tog UIP fram ett alternativt förslag på övergångsbestämmelserna. Bland annat ERA hade synpunkter då vagnar enbart kan förse med WE-märkning om ett anmält organ (enligt EU-lagstiftning) har genomfört en bedömning av vagnen. Det nya förslaget innebär en förenkling av dokument 25046 och medger fortsatt användning av vagnar som inte är märkta med WE, men utan att i detalj precisera vad märkning med TE22 och TE25 innebär i tekniska krav. Resultat RID-arbetsgruppen antog principerna som redovisades i rubricerat förslag, framförallt vad gäller generell övergångsbestämmelse, men beslutade att initiera en tillfällig arbetsgrupp för att utveckla de förenklade förklaringarna av märkningskraven som också skulle framgå av RID 2027. Vid mötet i maj 2026 kommer ett slutgiltigt förslag att presenteras.
25027 (Belgien)	Gnistskydd https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Working Documents/2025/RID-25027-CE-SWG19-e-spark arresters.pdf

Dokument	Titel och sammanfattning
	Enligt RID ska vagnar för transport av explosiva ämnen och föremål vara utrustade med gnistskydd. EU:s kommitté för driftskompatibilitet och säkerhet inom järnväg (RISC) har antagit tekniska krav som gnistskydden ska uppfylla. För att följa principen om att RID inte ska innehålla regler som berör vagnen som sådan, förslår Belgien att RID ska hänvisa till de tekniska kraven som RISC har beslutat om. Resultat Förslaget antogs.
25021 (OTIF)	Användning av begreppet "fordon" i RID https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Working Documents/2025/RID-25021-CE-SWG19-e-vehicle.pdf Vid senaste mötet med RID-arbetsgruppen antogs en fotnot som förklarar termen "fordon" i 1.1.2.3 och 1.1.3.8 i RID. OTIF har nu sammanställt en tabell över var termen "fordon" i övrigt förekommer i RID. I vissa fall kan termen syfta på både järnvägsfordon och vägfordon, medan den i andra fall endast avser vägfordon. OTIF ger även förslag på ändringar i syfte att förtydliga hur termen "fordon" ska förstås i olika regler i RID. Tabellen ska granskas av RID-arbetsgruppen. Resultat Förslaget antogs med vissa justeringar. Till 1.4.2.2.7, 1.10.1.3 och fotnot 7 till 6.8.2.1.29 gjordes ingen åtgärd. Förslagen till följande avsnitt antogs: 1.3.2.2.1, 1.3.2.2.2, dessutom ska det stå "train driver"; 1.8.5.4; kapitel 3.3, särbestämmelse 235, 280, 289 och 356, det sista förtydligandet antogs, inklusive följdändringar; 5.4.5; 6.7.2.1, 6.7.3.1, 6.7.4.1, vägtankfordon ska anges; 7.3.1.13, 7.5.1.2, det sista förtydligandet antogs, inklusive följdändringar. I 5.3.4.2 ska "motive power unit" ändras till "locomotive". I kapitel 7.6 ska begreppet järnvägsfordon (railway vehicle) användas då expregods kan transporteras både i godståg och passagerartåg.
25024 (Nederländerna)	Säkerhetsåtgärder för transport av ammoniak https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Working Documents/2025/RID-25024-CE-SWG19-e-carriage of %20ammonia.pdf Efter en tågurspårning i Serbien i slutet av 2022, där ammoniak läckte ut, visar en analys att en försäckt eller förstärkt manlucka på cisternvagnen sannolikt

Dokument	Titel och sammanfattning
	hade kunnat förhindra läckaget. Läckaget uppstod då en cisternvagn spårade ur och åtta av tjugo utskjutande bultar skjuvades av på en manlucka. Nederländerna vill att en diskussion förs kring detta med sikte på att ta fram ett framtida förslag som kan bidra till att förebygga liknande läckage i framtiden. Exempelvis genom att manluckor ska vara försänkta eller förstärkta så att de täcker skruvarna. Se även dokument 25037 nedan. Resultat Se resultatet för dokument 25037 nedan, som innehåller Nederländernas förslag på ändring av RID.
25037 (Nederländerna)	Förslag om säkerhetsåtgärder vid transport av ammoniak https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Informal Documents/2025/RID-25037-CE-SWG19-e-addition to RID-25024-CE-SWG19.pdf Nederländerna föreslår att manluckor med utskjutande bultar eller muttrar på cisternvagnar för transport av ammoniak, ska vara antingen försänkta med hölje eller på likvärdigt sätt skyddade, så utformat att bultar eller muttrar inte skadas om cisternvagnen skulle välta. Resultat Flera länder ansåg att om detta krav ska diskuteras bör också andra ämnen med likartade egenskaper omfattas av kravet, inte enbart ammoniak. Dessutom kan kravet vara relevant för andra inneslutningar, såsom tankcontainrar och vägtankfordon, varför Nederländerna bör överväga att presentera förslaget för Joint Meeting. Belgien lyfte frågan om åtgärden är effektiv och kostnadsmotiverad, samt att övergångsbestämmelser kan behövas för befintliga cisternvagnar om kravet skulle införas. Tyskland ansåg att ett fåtal händelser under en lång tidsperiod inte nödvändigtvis innebär ett behov av att ändra i kraven i RID. UIP informerade att flera tillverkare av cisternvagnar skyddar domlocken på frivillig basis enligt Nederländernas förslag, eftersom det också medför att cisternvagnens konstruktion kan göras längre och lastkapaciteten ökar. UIP ansåg därför att förslaget i praktiken inte är nödvändigt. UIP menade vidare att cisternvagnar hittills inte har behövt konstrueras med hänsyn till vältningsdomlocken ifråga är placerade i tankgaveln och är skyddade på andra sätt. Nederländerna ansåg att förslaget på åtgärd är relevant och kommer att presentera ett reviderat förslag utifrån kommentarerna som lämnades.

Dokument	Titel och sammanfattning
6. (b) Nya förslag	
25025 (Slovakien)	Definition av ”modular superstructures” https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Working Documents/2025/RID-25025-CE-SWG19-e-modular_superstructures.pdf Slovakien vill att så kallade ”modular superstructures” ska vara möjliga att använda för transport av farligt gods. Detta kan beskrivas som att ett avtagbart underrede placeras på vagnen (”superstructure”), ovanpå detta standardiserade underrede kan sedan olika typer av laststrukturer eller påbyggnader placeras. Systemet leder enligt Slovakien till större flexibilitet och effektivare transporter, vilket kan möjliggöra en ökning av de transporterade volymerna och bidra till en mer anpassningsbar och hållbar transportlösning. Slovakien menar att dessa typer av strukturer inte är tillåtna för transport av farligt gods enligt dagens regler i RID och föreslår därför att en definition av ”modular superstructures” införs i RID, samt att begreppet inkluderas i definitionen av lastbärare. Resultat Flera i arbetsgruppen uttryckte stöd för att främja järnvägstransporter genom teknisk utveckling. Däremot fick Slovakien inget stöd för att ändra definitionen av lastbärare eller introducera begreppet ”modular superstructure”. Det senare förslaget innehåller dessutom hänvisningar till varumärken, vilket inte är önskvärt att ha i RID. Vissa typer av strukturer är till sin konstruktion och godkännande en container enligt RID:s mening och ska behandlas på motsvarande sätt vid transport av farligt gods. För övriga typer av strukturer var det arbetsgruppens uppfattning att det saknas krav på hur strukturerna godkänns och vilka standarder som lägger den tekniska kravbilden, samt hur vagnar och fästen ska utformas för strukturerna. Inom UIC pågår ett arbete om en ny IRS-standard för beskriva hur strukturerna ska behandlas under transport, eftersom de förekommer vid transport av icke farligt gods. Ett arbete som eventuellt kan användas för farligt gods också. Strukturerna kan även användas på vägfordon, vilket innebär att Slovakien bör lyfta frågan till Joint Meeting för vidare arbete. Sammanfattningsvis återstår mycket arbete innan det är möjligt att introducera ”modular superstructures” på det sätt som Slovakien föreslagit. Slovakien avsåg att ta hänsyn till kommentarerna och återkomma med ett reviderat förslag.

Dokument	Titel och sammanfattning
25029 (Slovakien)	Förklaring av definitionen av ”modular superstructures” https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Working_Documents/2025/RID-25029-CE-SWG19-e-information_on_RID-25025.pdf Slovakien förklarar i detta dokument med illustrationer och bilder vad de avser med ”modular superstructures” enligt deras förslag i dokument 25025 ovan. Resultat Endast information.
25038 (Nederländerna)	Rester på utsidan av tanken under transport https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Informal_Documents/2025/RID-25038-CE-SWG19-e-residues_on_the_tank.pdf Nederländerna har vid tillsyn allt oftare anmärkt på att det finns rester på utsidan av tankarna, exempelvis på ventiler. Det vill säga i strid med 4.3.2.3.5 och 4.3.2.4.1 i RID. De har då ställt vagnarna och krävt korrigerande åtgärder innan de får transporteras vidare. Nederländerna vill ha arbetsgruppens syn på om sådana vagnar uppfyller kraven i RID eller om de strider mot kraven i 4.3.2.3.5 och 4.3.2.4.1. I dessa avsnitt anges att det inte får finnas <u>farliga</u> rester kvar på utsidan av tanken. Resultat Majoriteten av arbetsgruppen informerade att cisternvagnar som har rester från det lastade farliga godset på utsidan av tanken i regel tas ur drift för att med lämpliga åtgärder kunna åtgärda bristerna. Flertalet nämnde också att regeln i 4.3.2.3.5 respektive 4.3.2.4.1 avser farliga rester, vilket innebär ett visst tolkningsutrymme för när en vagn ska tas ur drift. Under mötet framkom att Nederländerna inte enbart tar enskilda vagnar ur drift utan även hela tåg. Dessutom förekommer att man tömmer och rengör cisternvagnar för att sedan göra tillämpliga undersökningar och provningar innan den får tas i drift igen. Det var ett förfarande som arbetsgruppen i övrigt inte kände igen. UIC tog upp den ekonomiska effekten av detta. Vem betalar för rengöring etc. när bristen kanske är en följd av olämplig fyllning av tanken? Vem avgör vad som menas med farliga rester? En generell uppfattning i arbetsgruppen var att man i varje enskilt tillsynsärende behöver bedöma vad som menas med farliga rester och vilka åtgärder som är lämpliga att vidta. Handlar det om återkommande brister, vilket var fallet i dokumentet från Nederländerna, kan flera orsaker existera.

Dokument	Titel och sammanfattning
	Exempelvis hur fyllningen utförs, förekomst av rutiner, tekniska brister hos ventiler. Det blir då en fråga för inblandande parter att utreda och lösa.
25040 (OTIF)	Presentation av rangeringsetiketter i 5.3.4.2 https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Informal Documents/2025/RID-25040-CE-SWG19-e-shunting_labels.pdf OTIF har noterat att utseendet på rangeringsetiketterna i 5.3.4.2 i RID skiljer sig åt mellan den franska och tyska/engelska versionen av RID, närmare bestämt utropstecknen. OTIF föreslår att den tyska/engelska versionen ska användas även i den franska. Då det saknas specifikationer i RID för utropstecknen i etiketterna, saknas också behov av övergångsbestämmelser. Då EN 15877-1:2024 innehåller detaljerade dimensioner för utropstecken i rangeringsetiketterna, kan arbetsgruppen överväga att överföra dessa dimensionskrav till RID. OTIF förordar inte det, eftersom eventuella framtida ändringar i standarden kan ge fler avvikelser gentemot kraven i RID. Resultat Förslaget antogs. Om någon fördragsstat eller organisation vill anpassa rangeringsetikettens samtliga dimensioner till specifikationerna i EN 15877-1:2024 behöver ett officiellt förslag presenteras.
7. Harmonisering av RID och SMGS, bilaga 2	
	Inga dokument.
8. Information från Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)	
25036 (ERA)	Information från Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Informal Documents/2025/RID-25036-CE-SWG19-e-ERA_information.pdf ERA lämnar information om följande områden: • Information om tester av DAC-kopplingar och utveckling av specifikationer • Utveckling av CSM ASLP • Pilotutveckling av Information Sharing System (• Olyckor med transport av farligt gods på järnvägen som är anmälda till ERA • Nya texter om EU:s järnvägslagstiftning

Dokument	Titel och sammanfattning
	Resultat Sverige närvarade inte vid diskussionen av detta dokument.
9. Övriga frågor	
25022 (OTIF)	Främjande av användningen av RID vid nationell transport https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Working_Documents/2025/RID-25022-CE-SWG19-e-RID_national_transport.pdf OTIF har ett långsiktigt mål att säkerställa en effektiv och enhetlig tillämpning av RID. Av 45 fördragsstater till RID är 25 stycken också EU-medlemsstater och ska tillämpa RID vid nationella transporter. OTIF vill med detta dokument ange fördelar med att tillämpa RID vid nationella transporter så att fler fördragsstater till RID implementerar RID även nationellt. Efter diskussionen i RID-arbetsgruppen kommer OTIF be RID-kommittén att besluta att OTIF tillsammans med arbetsgruppen tar fram rekommendationer om att tillämpa RID även vid nationella transporter. Resultat OTIF hade förberett ett frågeformulär om hur RID tillämpas av icke EU-medlemsstater vid nationella transporter, som ska förmedlas till dessa stater. En nationell tillämpning av RID kan underlätta även för internationella transporter och vice versa. Stater som varken är EU-medlemsstat eller EU-kandidatland är generellt sett inte särskilt aktiva i RID-arbetsgruppen. Oftast saknas basen för arbetet, det vill säga en översättning av RID till landets språk. Sekretariatet kommer att fortsätta arbeta med rubricerat dokument och presentera det för RID-kommittén i maj 2026.
25023 (OTIF)	Ändring av RID-kommitténs mötesregler https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing_Working_Group/Working_Documents/2025/RID-25023-CE-SWG19-e-Rules_of_Procedure.pdf Sedan EU blev regional medlem i OTIF och utövar sin rätt att representera EU-medlemsstaterna i bland annat RID-kommittén, har arbetssättet kring regelverket RID ändrats. För att bibehålla EU-medlemsstaternas möjlighet att påverka, sker den faktiska utvecklingen av reglerna i arbetsgruppen, som sedan föreslår beslut om ändringar av RID för kommittén vart annat år. OTIF har under årens lopp noterat att man i vissa frågor, som inte rör regelutveckling, måste invänta kommitténs beslut innan arbetsgruppens beslut kan anses gälla.

Dokument	Titel och sammanfattning
	OTIF menar att arbetsgruppen borde få mandat att besluta i frågor som inte rör ändringar av RID. Detta kan exempelvis handla om att anta en tolkning av reglerna i RID eller besluta om ändringar i handböcker. Resultat Sverige närvarade inte vid diskussionen av detta dokument.
25045 (Tjeckien)	Olycka i Hustopeče nad Bečvou, Tjeckien https://otif.org/fileadmin/docs/Activities/Dangerous_Goods/Standing Working Group/Informal Documents/2025/RID-25045-CE-SWG19-e-accident_Czechia.pdf Tjeckien informerar om en olycka som inträffade i Hustopeče nad Bečvou och involverade ett tåg om sjutton cisternvagnar lastade med drygt 1000 ton benzen, brandfarlig vätska med UN 1114. Den preliminära orsaken var för hög hastighet som ledde till urspårning när tåget ankom till stationen. Fjorton vagnar spårade ur och femton började brinna. Olyckan ledde till ett flertal säkerhetshöjande åtgärder från tjeckiska myndigheter och industrin. Resultat Endast information. En slutrapport kommer att publiceras 2026 och därefter presenteras för arbetsgruppen.