



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

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

Joint-möte (RID/ADR/ADN) om transport av farligt gods den 21 september - 1 oktober 2021 i Geneve. Mötet hålls företrädesvis via videolänk.

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

Vid mötet deltog 21 nationer med rösträtt samt 17 internationella intresseorganisationer inom farligt gods området. Dessutom närvarade European Union (EU), European Railway Agency (ERA) och Committee of the Organization for Cooperation between Railways (OSJD).

Följande nationer deltog med rösträtt:

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

Följande internationella intresseorganisationer var representerade:

Cosmetics Europe, Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA), European Association of Dangerous Goods Safety Advisers (EASA), European Chemical Industry Council (Cefic), European Committee for Standardization (CEN), European Conference of Fuel Distributors (ECFD), European Cylinder Makers Association (ECMA), European Federation of Waste Management and Environmental Services (FEAD), European Industrial Gases Association (EIGA), Federation of European Aerosol Associations (FEA), Fertilizers Europe (FE), Fuels Europe, International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR), International Association for Soaps, Detergents and Maintenance Products (AISE), International Road Transport Union (IRU), International Confederation of Container Reconditioners (ICCR), International Tank Container Organisation (ITCO), Liquid Gas Europe, Union of Private Wagons (UIP) and International Union of Railways (UIC).]

Färgkoderna i rapporten betyder:

Grön = Positivt resultat (förslaget antogs/redovisades)

Gul = Förslaget drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

Röd = Negativt resultat (förslaget antogs inte)

Dokument ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/XX	Titel och sammanfattning
1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)	
161 161/Add.1 INF.1 INF.2 INF.22	<p>Agenda för mötet Lista över dokument under varje agendapunkt</p> <p>Tidtabell för mötet</p>
2. Tankar (Tanks)	
2021/23 2021/23/Rev.1 INF.28 INF.35 INF.40 INF.42 INF.43 INF.38 INF.48	<p>Kompletterande information från den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar. Föreslagna ändringar i kapitel 6.8 samt avsnitt 1.8.7 och .1.8.6 (Storbritannien)</p> <p>Dokument 2021/23 innehåller status på det sedan länge pågående arbetet med ändringarna i kapitel 1.8.6, 1.8.7, 6.8 samt konsekvensändringar för kapitel 6.2 efter det senaste Joint-mötet i mars 2021. Det reviderade förslaget 2021/23/Rev.1 innehåller senaste status inklusive arbetet från det senaste arbetsgruppsmötet för kontroll och certifiering av tankar i juni 2021.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige ställer sig positivt till hur förslaget med tid utformat sig men anser förslaget innehåller några frågor som behöver redas ut och innan de kan antas i sin helhet</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Mötet ansåg att den föreslagna texten och arbetet i 2021/23 endast kunde antas i sin helhet och det inte var möjligt att anta mindre delar, steg för steg. Särskild uppmärksamhet riktades åt de frågor som Schweiz ställde i INF.38 som berörde övergång till ackreditering för de medlemsländer som idag tillämpar ett nationellt system för kontroll av tankar. Det framgick även av diskussionerna att det råder olika uppfattning om synen på ömsesidigt erkännande av kontrollorgan som kontrollerar tankar men att det också finns en skillnad på detsamma inom RID och ADR, där ömsesidigt erkännande idag tillämpas i högre grad inom RID. Förslaget i INF.40 antogs förutom de föreslagna ändringarna i 1.8.7.1.5. Förslagen från Frankrike i INF.35 samt INF.43 antogs.</p>
2021/27 INF.10 INF.41	<p>Förtydligande avseende användning av tankar efter att sista datum för nästa kontroll eller provning löpt ut (UIP)</p> <p>UIP återkommer med två förslag för att förtydliga bestämmelserna om vad som gäller dels <i>användning</i> av tankar när kontroldataum löpt ut men också hur bestämmelserna inom kontrollintervallet ska tillämpas. Kraven tolkas idag lite olika bland medlemsländerna och UIP ger förslag på ändringar i 4.3.2.3 samt 6.8.2.4. Dels om vad som ska vara tillåtet inom intervallet efter tankens fastslagna kontroldataum men även bestämmelserna efter att detta intervall löpt ut för att transportera tanken tillbaka efter lossning.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslag 2 (alternativ 2)</p>

	<p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Mötet gav tankarbetsgruppen i uppdrag att endast diskutera och förbereda de två alternativen i 2021/27 för omröstning i plenum. Detta för att nå fram till en lösning på en utdragen fråga där medlemsländerna tidigare inte kunnat enas om en lösning. Efter omröstning i plenum antogs, med klar majoritet, det alternativa förslaget (förslag 2) i dokument 2021/27.</p>
<p><u>2021/29</u></p>	<p>Tillämpning av bestämmelserna för hålltid av kylda kondenserade gaser (UIC)</p> <p>På Joint-mötet i mars 2018 lade UIC fram INF.17 där de ställde frågan om bestämmelserna för att avgöra hålltiden för kylda kondenserade gaser skulle tillämpas på både fyllda och tömda, ej rengjorda tankar eller endast fyllda tankar. Från rapporten till ovan nämnda möte refererades det till det vägledningsdokument som EIGA utgivit, där hålltiden även ska beräknas och anges för tömda, ej rengjorda tankar. UIC anser att dagens bestämmelser i 4.3.3.5 och definitionen av hålltid i 1.2 endast gäller fyllda tankar. Om Joint-mötet är av åsikten att hålltiden ska gälla både fyllda och tömda, ej rengjorda tankar så har UIC lagt fram ett förslag på ändring i dels definitionen men även 4.3.3.5. Som en konsekvens förslås även ett förtydligande i 1.4.2.1.1 för avsändare.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>På grund av tidsbrist hann tankarbetsgruppen inte diskutera förslaget. Sekretariatet uppmanades att behålla dokumentet på dagordningen för behandling vid nästa Joint-möte.</p>
<p><u>2021/34</u></p> <p><u>INF.17</u></p>	<p>Kontroll och certifiering av tankar: förklarande av bestämmelserna som avses träda i kraft 1 januari 2023 (Schweiz)</p> <p>Vid det senaste Joint-mötet i mars 2021 meddelade Schweiz att de avsåg att summera och vidare förklara innebörden av det pågående arbetet i arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar som pågått sedan 2015 under ledning av Storbritannien. Samtliga medlemsländer har haft möjlighet att inkomma med synpunkter på denna summering och kommentarer har tagits i beaktande. Schweiz har i detta dokument sammanfattat den rådande situationen, varför nya bestämmelser ansågs nödvändiga samt vad de nya bestämmelserna innebär.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Endast information</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Medlemsländerna tackade Schweiz för det stora arbetet de gjort med att sammanfatta den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar. Då sammanfattningen blev omfattande så uppmanade Schweiz de övriga medlemsländerna att inkomma med synpunkter till dem för att ytterligare förtydliga och utveckla sammanfattningen i 2021/34.</p>
<p><u>2021/42</u></p>	<p>Fyllnadsgrad för ämnen som transporteras vid och över 50°C (Nederländerna)</p>

	<p>Nederländerna hade nyligen en incident där ett smält ämne spilldes pga. överfyllnad. Ämnet fylldes vid en temperatur över 50°C och stelnade under transport för att sedan värmas upp till flytande strax innan lossning och vid denna tidpunkt skedde incidenten. Med bakgrund av diskussionen vid det senaste Joint-mötet, i INF.12, föreslår Nederländerna att justera bestämmelserna i 4.3.2.2.3 i linje med bestämmelserna för UN-tankar i 4.2.1.9.5 för att liknande incidenter, relaterat till fyllnadsgrad och uppvärmningsanordningar, inte ska ske.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget som innebär en harmonisering med bestämmelserna för UN-tankar</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> På grund av tidsbrist hann tankarbetsgruppen inte diskutera förslaget. Sekretariatet uppmanades att behålla dokumentet på dagordningen för behandling vid nästa Joint-möte.</p>
<p>2021/43</p>	<p>Utveckling avseende kraven för tankar av fiberarmerad plast (FRP) (Frankrike)</p> <p>Bestämmelser för tankar av fiberarmerad plast har sedan tidigare antagits av FN:s subkommitté och kommer införas till nästa utgåva av FN-rekommendationerna. Dessa baseras till stor del på kraven för FRP-tankar i kapitel 6.9 i RID/ADR men nya och uppdaterade bestämmelser har även tillkommit. Under den tillfälliga arbetsgruppen för harmonisering mellan RID/ADR och FN-rekommendationerna lade Frankrike fram förslag för att införa de nya och uppdaterade bestämmelserna till nästa utgåva av RID/ADR. De nya bestämmelserna för UN-tankar av fiberarmerad plast föreslås införas i ett nytt kapitel 6.9 medan dagens bestämmelser i kapitel 6.9 flyttas till ett nytt kapitel 6.13. För att undvika dubblering av vissa bestämmelser föreslås hänvisningar till det nya kapitlet 6.9.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget och tycker det är bra att det diskuteras i Joint-mötets tankarbetsgrupp innan de antas för RID/ADR.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Tankarbetsgruppen diskuterade och godkände de nya bestämmelserna för FRP-tankar i ADR i det nya kapitlet 6.13. Kapitel 6.13 är i linje med bestämmelserna för UN-tankar av fiberarmerad plast i kapitel 6.9 i ADR och antogs tillsammans med övergångsbestämmelser att endast gälla nya FRP-tankar fr.o.m. 1 januari 2023. Datum för konstruktion i övergångsbestämmelsen behöver kontrolleras och därför beslöts att behålla detta inom hakparentes till nästa möte.</p>
<p>INF.3</p>	<p>Särbestämmelse TT4 RID 6.8.4 (d) (Nederländerna)</p> <p>Särbestämmelse TT4 gäller för ämnena UN 1052, 1786, 1790, 2817, 3421 samt 3471 för klass 8. Bestämmelsen har funnits endast i RID sedan lång tid tillbaka men det är oklart varför särbestämmelsen endast tillämpas i RID och inte fler transportslag då tankcontainrar inte bara transporteras på järnvägen. Nederländerna ställer också frågan vad uppkomsten till särbestämmelsen var då den tillkom i RID-regelverket. Nederländerna ställer två frågor till tankarbetsgruppen i sitt dokument.</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kan tankarbetsgruppen förklara resonemanget bakom särbestämmelsen och varför den endast tillämpas för RID? 2. Anser tankarbetsgruppen att säkerheten för vägtransporter förbättras genom att även implementera särbestämmelsen i ADR? <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att det är bra att frågorna diskuteras i Joint-mötets tankarbetsgrupp och bra om det förtydligas varför reglerna är olika för en tankcontainer som transporteras på både väg och järnväg.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> På grund av tidsbrist hann tankarbetsgruppen inte diskutera förslaget. Sekretariatet uppmanades att behålla dokumentet på dagordningen för behandling vid nästa Joint-möte.</p>
<p>2021/36</p> <p>INF.5</p> <p>INF.29</p> <p>INF.47</p> <p>INF.47/rev.1</p> <p>INF.51</p>	<p>Obligatorisk montering av säkerhetsventiler på tankar som transporterar kondenserade brandfarliga gaser (Liquid Gas Europe)</p> <p>I rapporten från BLEVE-arbetsgruppens möte under hösten 2020 framgår att man arbetar med tre prioriterade områden för att förhindra en BLEVE-olycka. Det är dels genom (a) stänkskärmar av metall, (b) installation av släcksystem och (c) montering av säkerhetsventiler. Punkterna (a) och (b) gäller endast ADR-fordon och behandlas under WP.15-mötena. Säkerhetsventiler gäller dock både RID och ADR då tankcontainrar transporteras både på väg och järnväg. Förslaget gäller transport av gaser då tankar som transporterar vätskor redan är utrustade för att förhindra övertryck. Förslaget avser ändring i 6.8.3.2.9 för utrustning men även en ändring i 5.3.2.2.3 för den orangefärgade skylten för att underlätta och hjälpa räddningstjänsten. Där föreslås att lägga till bokstaven "S" före farlighetsnumret. Förslaget för säkerhetsventiler avser gälla nya tankar vilket förtydligas genom en övergångsbestämmelse.</p> <p>Den internationella organisationen för räddningstjänsten (CTIF) stödjer arbetet i sin kommentar i INF.5 och har utformat förslag på både orangefärgad skylt men även etiketter som ett alternativ att signalera tankar utrustade med säkerhetsventiler.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget gällande installation av säkerhetsventil men är tveksamma till förslaget gällande märkning som visar att en säkerhetsventil är installerad</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget med obligatorisk montering av säkerhetsventiler antogs med några korrigeringar av den föreslagna texten. De nya bestämmelserna följs även av övergångsbestämmelser att tillämpas för nya tankar. Mötet antog principen med att införa krav på märkning med bokstäverna "SV" av ADR-tankar utrustade med säkerhetsventil. Liquid Gas Europe avser att till nästa möte återkomma med ett officiellt och reviderat förslag som bygger på INF.47/Rev.1. Detta ger också medlemsländerna, att till nästa möte i mars, möjlighet att konsultera med parter som är involverade i sådana transporter.</p>

<p>INF.6</p>	<p>Icke förstörande provning enligt 6.8.2.1.23 (CLCCR) I 6.8.2.1.23 beskrivs utförande och kontroll av svetsar. CLCCR föreslår att samma alternativa kontrollmetod av svetsar som beskrivs i fotnot 7 till 6.8.2.1.23 även ska kunna tillämpas på utskärningar eller utstående svetsade delar utanpå tankskalet som beskrivs för tanktyper i 6.8.2.1.18 samt 6.8.2.1.19. Förslaget nedan avser ändring av fotnot 7 för att även kunna tillämpas på tankar med alternativa former.</p> <p><i>“Tank cross-sections containing cut-outs or projections outside the shell as referred to in point 6.8.2.1.18/6.8.2.1.19 footnote 3, may be tested using alternative methods instead of radiography or ultrasound where radiography or ultrasound are not possible.”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget</p> <p>Resultat från Joint-mötet På grund av tidsbrist hann tankarbetsgruppen inte diskutera förslaget. Sekretariatet uppmanades att behålla dokumentet på dagordningen för behandling vid nästa Joint-möte.</p>
<p>INF.11</p>	<p>Kvalifikationer för svetsning – Tolkning av EN 14025 (UIP genom begäran från CEN TC 296 WG 3) Vid revideringen av EN 14025 - Transportbehållare för farligt gods - Metalliska tryckbehållare - Konstruktion och tillverkning, som är en obligatorisk standard i RID/ADR, konstaterades det att i EN ISO 15614 som rör kvalifikationer för svetsning fanns det två olika nivåer. Nivå 1 är baserad på ASME medan nivå 2 baseras på tidigare europeiska standarder. Inom Europa finns ingen harmoniserad syn på detta och UIP ställer några frågor som de önskar ska diskuteras vidare i tankarbetsgruppen eftersom ingen konsensus kunde nås i standardarbetsgruppen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kan en tanktillverkare själv välja vilken nivå denne ska tillämpa och är det tillåtet att leverera tankar baserad på nivå 1? 2. Är kravet i RID/ADR att nivå 2 ska tillämpas och ska detta adderas till EN 14025 för att nå en samsyn? <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget</p> <p>Resultat från Joint-mötet På grund av tidsbrist hann tankarbetsgruppen inte diskutera förslaget. Sekretariatet uppmanades att behålla dokumentet på dagordningen för behandling vid nästa Joint-möte.</p>
<p>INF.23</p>	<p>Tolkning av RID/ADR 6.8.2.2.11 (Storbritannien) Tankarbetsgruppen diskuterade och föreslog 2016 ändringar i kapitel 6.8 för nivåmätare. Till 2019 års utgåva av RID/ADR infördes ändringarna där det tydligt framgår att utrustningen inte får vara gjord av glas. Däremot anser Storbritannien att rapporten från 2016 inte tydligt förtydligar vad som avses med uttrycket <i>“other fragile material”</i> och man anser att hela meningen i 6.8.2.2.11 kan behöva förtydligas.</p>

	<p>Storbritannien anser att skrivningen ger upphov till olika tolkningar och om mötet håller med så avser Storbritannien att återkomma med ett förslag.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> På grund av tidsbrist hann tankarbetsgruppen inte diskutera förslaget. Sekretariatet uppmanades att behålla dokumentet på dagordningen för behandling vid nästa Joint-möte.</p>
<p><u>INF.27</u></p>	<p>Slamsugartankar: Icke elektrisk utrustning för skydd mot explosion (Tyskland)</p> <p>Tyskland återkommer med ett förslag som rör icke-elektrisk utrustning på slamsugare. I RID/ADR 6.10.3.8 (b) finns de krav som gäller tilläggsutrustning och specifikt kompressor/vakuumpump. Tyskland önskar ett förtydligande i de fall vakuumpumpen är utrustad med vätskering och hur det kan säkerställas att det inte uppstår gnistor under olika faser av drift. Vidare föreslås att delarna 36 och 37 i ISO 80079 skulle kunna införlivas i 6.10.3.8 och för att säkerställa vätskenivån skulle sensorer behöva installeras. Tyskland redovisar i förslaget den uppskattade kostnaden per system samt möjlig tillgång på marknaden av sådana system som uppfyller ATEX-direktivet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> På grund av tidsbrist hann tankarbetsgruppen inte diskutera förslaget. Sekretariatet uppmanades att behålla dokumentet på dagordningen för behandling vid nästa Joint-möte.</p>
<p><u>INF.32</u></p>	<p>Tankar: Återkoppling från den tillfälliga arbetsgruppen som avser automatiska avstängningsventiler vid ångfasen på kryotankar för brandfarliga gaser (LNG/LH₂) (Ordförande för den tillfälliga arbetsgruppen)</p> <p>Ordföranden meddelade att det inte var möjligt att hitta ett mötesdatum med kort varsel som passade medlemsländernas experter. En ny förfrågan kommer att skickas ut i okt/nov för att hitta ett lämpligt datum. Avsikten med arbetsgruppen är att diskutera bestämmelserna för kryotankar som transporterar brandfarliga eller giftiga gaser och huruvida det ska vara ett krav med avstängningsventiler på toppen av tanken vid ångfasen. Det ska även diskuteras om avstängningsventilerna ska stängas automatiskt eller via fjärrkontroll vid händelse av en olycka. Endast anslutningarna vid lastning eller lossning ska omfattas. Som ordföranden för arbetsgruppen känner till så finns det i tabell A inga kylda kondenserade giftiga gaser och därmed skulle endast UN 1972 samt UN 1966 omfattas. Eftersom detta ämne även omfattar UN-tankar föreslås det att diskutera detta även inom FN's subkommitté men det föreslås att göra ett förtydligande i ADR så att denna utrustning ska finnas på nytillverkade tankar enligt en ny särbestämmelse för utrustning.</p>

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Då inget arbetsgruppsmöte ännu genomförts avvaktar Sverige presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> På grund av tidsbrist hann tankarbetsgruppen inte diskutera förslaget. Sekretariatet uppmanades att behålla dokumentet på dagordningen för behandling vid nästa Joint-möte.</p>						
<p><u>INF.49</u></p>	<p>Rapport från tankarbetsgruppen Rapport från arbetsgruppen som träffades 27-29 september som en del av Joint-mötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast rapport från mötet i tankarbetsgruppen</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Resultat enligt rapporten presenteras under respektive förslag i denna dokumentsammanställning</p>						
<p><u>INF.50</u></p>	<p>Summerande rapport från det senaste arbetsgruppsmötet för kontroll och certifiering av tankar som hölls via länk 8-9 juni och juli 2021 (Storbritannien)</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast information</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet noterade den summerade rapporten från Storbritannien.</p>						
<p>3. Standarder (Standards)</p>							
<p><u>2021/38</u></p> <p><u>INF.12</u></p> <p><u>INF.15</u></p> <p><u>INF.15/Add.1</u></p>	<p>Information om pågående arbete inom CEN (CEN) CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet och om uppdaterad procedur för CEN konsulterna arbete vid nya eller uppdaterade standarder i RID/ADR. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:</p> <table border="1" data-bbox="448 1597 1211 2078"> <thead> <tr> <th>Reference</th> <th>Title</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>prEN 14433rev</td> <td>Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Foot valves</td> </tr> <tr> <td>prEN 14432rev</td> <td>Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Product</td> </tr> </tbody> </table>	Reference	Title	prEN 14433rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Foot valves	prEN 14432rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Product
Reference	Title						
prEN 14433rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Foot valves						
prEN 14432rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Product						

discharge and air inlet valves

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

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

Standarder vid Stage 2:

Reference	Title
prEN ISO 21011	Cryogenic vessels - Valves for cryogenic service (ISO/DIS 21011:2021)
prEN 13110 rev	LPG equipment and accessories - Transportable refillable welded aluminium cylinders for liquefied petroleum gas (LPG) - Design and construction
prEN 14071	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels - Ancillary equipment
prEN 14129	LPG Equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG pressure vessels
prEN 14912	LPG equipment and accessories - Inspection and maintenance of LPG cylinder valves at time of periodic inspection of cylinders
prEN 12252	LPG equipment and accessories - Equipping of LPG road tankers
prEN 14025 rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Metallic pressure tanks - Design and construction

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
FprEN 13799	LPG equipment and accessories - Contents gauges for Liquefied Petroleum Gas (LPG) pressure vessels
FprEN 1439	LPG equipment and accessories - Procedure for

	checking transportable refillable LPG cylinders before, during and after filling
EN 12493:2020	LPG equipment and accessories - Welded steel pressure vessels for LPG road tankers - Design and manufacture
EN ISO 20475:2020	Gas cylinders - Cylinder bundles - Periodic inspection and testing (ISO 20475:2018)
EN ISO 23088:2020	Gas cylinders - Periodic inspection and testing of welded steel pressure drums - Capacities up to 1 000 l (ISO 23088:2020)
EN ISO 15995:2021	Gas cylinders - Specifications and testing of LPG cylinder valves - Manually operated (ISO 15995:2021)
EN ISO 14245:2021	Gas cylinders - Specifications and testing of LPG cylinder valves - Self-closing (ISO 14245:2021)

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

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

Resultat från Joint-mötet:

Standardarbetsgruppens arbete redovisas i 2021/38 och INF.15

Jointmötet beslutade att anta föreslagna ändringar från standardarbetsgruppen i INF.15 och INF.15/add.1 efter några mindre justeringar

2021/41

INF.25

Problem att tillämpa en standard som ska tillämpas enligt kapitel 6.2 (Frankrike)

Vid marknadskontroll av ej återfyllningsbara gasflaskor som innehåller helium har Frankrike upptäckt svårigheter med att tillämpa standard EN ISO 11118:2015. Enligt tabell 6.2.4 i ADR/RID är EN ISO 11118:2015. obligatorisk att tillämpa för att uppfylla kraven i 6.2.3.1, 6.2.3.3 och 6.2.3.4 gällande konstruktion, tillverkning och kontroll av icke återfyllningsbara tryckkärl.

Frankrike önskar höra mötets synpunkter för beslut om lämpliga åtgärder i samarbete med CEN.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige anser att det råder vissa oklarheter i denna standard som behöver klargöras.

Resultat från Joint-mötet

De farhågor som framförts gällande standard EN ISO 11118:2015 kommer tas upp av den tekniska kommittén ISO/TC58/SC3 vid nästa möte i höst. Ytterligare synpunkter kan skickas direkt till kommittén eller till CEN:s representant.

<p>INF.13</p>	<p>Förtydligande av kraven för tillämpning av standarder i kapitel 6.2 och 6.8 (CEN) CEN anser att man kan förtydliga texten när standarder ska användas enligt kapitel 6.2 och 6.8 och föreslår ändringar i avsnitt 6.2.4.1, 6.2.4.2, 6.8.2.6.1, 6.8.2.6.2 och 6.8.3.6.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget men anser att det är av mer administrativ betydelse.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget ska diskuteras i tankarbetsgruppen men på grund av tidsbrist hann tankarbetsgruppen inte diskuteras förslaget. Sekretariatet uppmanades att behålla dokumentet på dagordningen för behandling vid nästa Joint-möte.</p>
<p>4. Harmonisering med FN-rekommendationerna</p>	
<p>2021/24 2021/24/Add.1</p> <p>INF.19</p> <p>INF.24</p> <p>INF.31</p>	<p>Rapport från harmoniseringsarbetsgruppen + Föreslagna ändringar enligt harmoniseringsarbetsgruppen (Sekretariatet)</p> <p>Under mötet diskuterades de ändringar som beslutades för den 22:a utgåvan av FN-rekommendationerna och om och hur dessa ändringar ska införas RID/ADR 2023. Särskilda ändringar som diskuterades mer ingående finns i rapporten från mötet (2021/24) och i dokument Add.1 presenteras ändringarna i detalj. Bland de ändringar som föreslogs kan följande bestämmelser lyftas fram:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ett antal ändringar i definitionerna i kapitel 1.2 – Ett nytt UN-nummer 3550 med tillhörande bestämmelser – Ett antal ändringar i kapitel 6.2 som antogs av FN:s subkommitté i december 2019 – Ett fortsatt arbete för att se över hur ett nytt kapitel 6.13 för UN- tankar av fiberarmerad plast kan införas i ADR/RID på ett lämpligt sätt. <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer harmoniseringsarbetet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Jointmötet antog de föreslagna ändringar i 2021/24/Add.1, INF.19,INF24 och INF.31 med vissa mindre ändringar. Gällande ändringarna i kapitel 4.2, 6.7 och 6.9 samt tankbestämmelser för det nya UN nr 3550 så ska dessa kontrolleras av tankarbetsgruppen först innan beslut kan tas.</p>
<p>2021/28</p>	<p>Beskrivning av klass 9 i 5.2.2.2.2 (OTIF) I utgåvan av ADR/RID 2019 infördes en tabell med faroetiketterna i 5.2.2.2.2. Tabellen harmoniserades då med hur den ser ut i FN-rekommendationerna. På jointmötet i september 2009 beslutades det att tillägget ”inklusive miljöfarliga ämnen” i beskrivningen av klass 9 inte ska införas i ADR/RID. OTIF föreslår därför att tillägget ”inklusive miljöfarliga ämnen” i titeln för klass 9 i tabell 5.2.2.2.2 ska tas bort.</p>

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs.</p>
INF.9	<p>Informella arbetsgruppen om bestämmelser för utrustning till tankar och tryckkärl samt bestämmelser om tryckkärl (EIGA) Arbetsgruppen har tagit fram ett antal förslag till ändringar gällande tryckkärl för att harmonisera RID/ADR med FN-rekommendationerna. Dessa ändringar antogs av harmoniseringsarbetsgruppen möte 21-23 april 2021. EIGA upptäckt att det saknas krav på märkning av förslutningar på tryckkärl i avsnitt 6.2.3 i tidigare antaget förslag och föreslår att krav på märkning av förslutningar införs i 6.2.3.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs</p>
INF.14	<p>Övergångsbestämmelser för elektroniska sprängkapslar (Sverige) Vid FN:s subkommittés senaste möte i juli 2021 beslutades det att förlänga övergångsperioden för elektroniska sprängkapslar som klassificeras som UN 0511, UN 0512 och UN513. Tidigare transporterades dessa elektroniska sprängkapslar med UN nr: UN 0030, UN 0255 och UN 0456. Sverige föreslår att en likande övergångsperiod införs i ADR/RID.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Svenskt förslag</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs. Sverige kommer ta fram ett Multilateralt avtal med motsvarande övergångsbestämmelser som kan användas fram tills nästa ADR/RID version träder i kraft.</p>
INF.21 INF.39	<p>Övergångsbestämmelser på ändringar som beslutats av harmoniseringsarbetsgruppen (EIGA) EIGA vill att Joint-mötet diskuterar behovet av övergångsbestämmelser för ett antal ändringar i kapitel 6.2 som beslutats av harmoniseringsarbetsgruppen.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslag på övergångsbestämmelser i INF.39 antogs efter några mindre ändringar.</p>

5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)	
5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)	
<p>2021/33</p>	<p>Transport av tryckkärl godkända i USA (DOT-flaskor) (Sekretariatet) Vid Joint-mötet mars 2021 så antog mötet ett nytt avsnitt 1.1.4.7 gällande transport av tryckkärl godkända i USA. Vid WP.15 i maj 2021 så noterade mötet att termen "consignor for the RID/ADR carriage" i 1.1.4.7.1 och 1.1.4.7.2 (d) behöver förtydligas. Sekretariatet föreslår ett par ändringar i 1.1.4.7 och en ny bestämmelse 5.4.1.1.23 för att förtydliga vad som ska anges i transportdokumentet vid transport av DOT-flaskor enligt 1.1.4.7.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs</p>
<p>2021/40</p> <p>INF.44</p>	<p>Orangefärgade skyltar på fordon eller godsvagnar som transporterar mindre tankar eller containrar (Schweiz) Vid Joint-mötet hösten 2020 antog mötet en ändring av anmärkningen i 5.3.2.1.5 så att den gäller även för öppna fordon/godsvagnar och bulkcontainers med en volym av högst 3000 liter enligt ett förslag från Schweiz. Det var inte Schweiz avsikt att anmärkningen i 5.3.2.1.5 skulle gälla bulkcontainrar enligt definitionen i 1.2.1 i ADR/RID. Därför föreslås en ändring av anmärkning 5.3.2.1.5 enligt:</p> <p><i>“NOTE: This paragraph need not be applied to wagons/vehicles carrying bulk containers for carriage in bulk, tanks and MEGCs with a maximum capacity of 3 000 litres.”</i></p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs</p>
<p>INF.8</p>	<p>Återkommande kontroll av Batterifordon fyllda enligt förpackningsinstruktion P200 (EIGA) Vid Joint-mötet som hölls i september 2020 presenterade EIGA att man anser att det bör finnas möjlighet att ansöka om utökat intervall till 15 år för återkommande kontroll på sömlösa gasflaskor av stål installerade i batterifordon. EIGA vill informera Joint-mötet om att de fortsatt arbetar på ett förslag som kan presenteras så småningom.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Endast information.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Endast information om pågående arbete.</p>
<p>INF.16</p>	<p>Ändring av anmärkning för tillämpning av EN ISO</p>

	<p>18119 :2018 (EIGA) Vid Joint-mötet som hölls i september 2020 föreslog EIGA att anmärkningen som anges i 6.2.4.2 och 6.2.3.1.5 vid tillämpning av 18119:2018 ska tas bort. Joint-mötet ansåg då att ytterligare information är nödvändig innan ett beslut kan tas. EGIA vill informera Joint-mötet om att de fortsatt arbetar på ett förslag med förhoppningen att kunna presentera det vid nästa möte.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast information.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Endast information om pågående arbete.</p>
5 (b) Nya frågor (New proposals)	
<p><u>2021/25</u> <u>INF.45</u></p>	<p>Kylmaskiner och värmepumpar, särbestämmelse 119 och 291 (IASA) Enligt särbestämmelse (SP) 119 och 291 så omfattas inte kylmaskiner av bestämmelserna i ADR/RID om de uppfyller villkoren i särbestämmelserna. IASA föreslår att vid transport ska värmepumpar kunna klassificeras som kylmaskiner UN 2857 eller 3358 genom ett tillägg av en anmärkning i SP 119 och 291 och därmed inte omfattas bestämmelserna i ADR/RID på samma sätt som kylmaskiner.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer principen i förslaget men föredrar en tydligare skrivning i SP 291 och UN 3358</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget i INF.45 antogs. Joint-mötet ansåg att denna fråga även bör tas upp på FN:s subkommittés möte.</p>
<p><u>2021/30</u></p>	<p>Förslag på ändring av särbestämmelse 668 (IASA) Enligt särbestämmelse (SP) 668 får transport vissa ämnen med förhöjd temperatur för användning vid applicering av vägmarkeringar utan att bestämmelserna i ADR/RID behöver följas, förutsatt att villkoren SP 668 är uppfyllda. IASA föreslår en ändring av SP 668 för att även inkludera ämnen med förhöjd temperatur som används vid reparation av vägar.</p> <p>Förslag ändra SP 668 enligt:</p> <p><i>“668 Elevated temperature substances for the purpose of applying road markings for different purposes (such as in the construction industry or for the marking and repair of road surfaces) are not subject to the requirements of ADR/RID, provided that the following conditions are met: Conditions (a) to (d) remain unchanged.”</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer principen i förslaget men föredrar en avgränsad skrivning i SP 668.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslagen antogs inte. Joint-mötet ansåg att de föreslagna undantagen skulle möjliggöra en för bred tillämpning och måste specificeras mer. IASA avser att</p>

	<p>återkomma till Joint-mötet med ett förslag som uppdaterats med hänsyn till de kommentarerna som framfördes under mötet.</p>
<p>2021/31</p> <p>INF.30</p>	<p>Interna kontrolltjänster verksamhet enligt 6.2.2.11 och 6.2.3.6.1 i ADR/RID (Tyskland)</p> <p>Enligt 6.2.2.11 och 6.2.3.6.1 ADR/RID får återkommande kontroll av tryckkärl utföras av kontrollorgan som är ackrediterade enligt EN ISO/IEC 17020:2012 typ A eller Typ B och av intern kontrolltjänst som står under övervakning av ett kontrollorgan typ A. Vid en tillverkningskontroll eller första kontroll och provning av ett tryckkärl får en intern kontrolltjänst endast kontrollera tryckkärl som är tillverkade av det företag som den interna kontrolltjänsten tillhör. Tyskland föreslår en ändring av 6.2.2.11 och 6.2.3.6.1 som förtydligar att det inte är tillåtet för en intern kontrolltjänst att genomföra återkommande kontroll på tryckkärl som inte ägs av det företag som den interna kontrolltjänsten tillhör.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer Tysklands tolkning i förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inte. Joint-mötet ansåg att den nuvarande situationen behöver klargöras, att det finns ett behov av att enas om en enhetlig praxis på vad en intern kontrolltjänst får utföra för kontroller. Fråga kommer att diskuteras i den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar. Tyskland avser att återkomma till Joint-mötet med ett uppdaterat förslag.</p>
<p>2021/32</p>	<p>Transport av elektriska energisystem som innehåller litiumjonbatterier (Sverige)</p> <p>Användningen av mobila elektriska energisystem har ökat betydligt de senaste åren och användningen kommer sannolikt att fortsätta att öka. Dessa system används till exempel för att tillhandahålla ström till el-maskiner och byggplatsbodar. De transporteras ofta för att användas på arbetsplatser och i arbetssituationer i linje med bestämmelserna i 1.1.3.1 (c). Sverige anser att elektriska energisystem som innehåller litiumjonbatterier kan klassificeras som UN3536 och föreslår ändring av 1.1.3.1 (c) samt en ny särbestämmelse enligt förslaget.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Svenskt förslag</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inte. Sverige avser att återkomma till jointmötet med ett förslag som uppdaterats med hänsyn till de kommentarerna som framfördes under mötet.</p>
<p>2021/37</p> <p>INF.26</p> <p>INF.37</p> <p>INF.46</p>	<p>Övergångsbestämmelse för förpackningar till miljöfarliga färger (CEPE)</p> <p>Många vattenfärger kommer att klassificeras som UN 3082 PG III pga. en ändring av CLP regelverket som träder ikraft 1 mars 2022. Denna ändring innebär enligt CEPE svårigheter för industrin att få fram godkända förpackningar i tid och föreslår en övergångsperiod där Miljöfarliga ämnen UN 3082 PG III får transporteras i icke typgodkända förpackningar med volym upp till 30 liter fram till 30 juni 2025.</p>

	<p>CEPE återkommer med ett uppdatera och mer specifikt förslag på övergångsbestämmelser för miljöfarliga vattenfärger efter synpunkter från Joint-mötet i mars 2021.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer principen i förslaget men föredrar en mer konkurrensneutral skrivning som inte bara är begränsad till en bransch</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslag 1 i INF.46 antogs. Norge informerade om att de kommer revidera de multilaterala avtalen M341 och RID 7/2021 med hänsyn till antaget förslag.</p>
<p>2021/39</p> <p>INF.36</p>	<p><u>Förslag på ändring av 1.1.3.2(e) (Irland)</u> Enligt 1.1.3.2(e) så gäller inte bestämmelserna i ADR/RID vid transport av gaser i särskilda anordningar i fordon som är nödvändiga för driften av dessa anordningar under transporten, till exempel kylapparater eller fiskbehållare. Irland förslår ett tillägg i 1.1.3.2(e) som även skulle undanta gaser i särskilda anordningar som bärs som en last och är nödvändig för driften av denna specialutrustning under transport.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige gör tolkningen att särbestämmelse 396 som införs i RID/ADR 2023 kan tillämpas i detta fall.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslagen antogs inte. Joint-mötet ansåg att de föreslagna undantagen skulle möjliggöra en för bred tillämpning och måste specificeras mer. Irland avser att återkomma till Joint-mötet med ett förslag som uppdaterats med hänsyn till de kommentarerna som framfördes under mötet.</p>
<p>2021/44</p>	<p><u>Förpackningar, uttjänta, tömda ej rengjorda, UN 3509 (Italien)</u> Villkoren för en transportkedja som innefattar även en sjötransport anges i 1.4.4.2 men det finns fler bestämmelser för sjötransport i ADR och RID, t.ex. i särbestämmelse B13 i förpackningsinstruktion IBCo8. I IMDG-koden för UN 3509 i särbestämmelse 968 så anges det att denna benämning inte får användas för sjötransport och att uttjänt förpackning måste uppfylla kraven i 4.1.1.11. Italien föreslår att texten <i>“NOTE: This UN number shall not be used for carriage in a transport chain including maritime carriage.”</i> införs i 2.1.6 och i särbestämmelse 663 samt att motsvarande text införs i 3 särbestämmelser för förpackningsinstruktionerna P003, IBCo8 och LPO2.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget men är tveksamma till att bestämmelser för andra transportslag ska införas i RID/ADR.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inte. Joint-mötet ansåg att inte det fanns något behov att förtydliga UN 3509. IMDG-regelverket är tydligt i detta avseende och Joint-mötet vill undvika att införa korsreferenser till annan lagstiftning.</p>
<p>INF.38</p>	<p><u>Ändringar av övergångsbestämmelser (Sekretariatet)</u></p>

	<p>Sekretariatet föreslår att ett antal övergångsbestämmelser i kapitel 1.6 ska tas bort i nästa utgåva av ADR/RID</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs</p>
INF.33	<p>Förslag på att införa UN 1011, 1075, 1969 och 1978 i 6.2.3.9.4 i RID/ADR (Liquid Gas Europe) Enligt 6.2.3.9.4 så behöver inte märkningen som anges i 6.2.2.7.3 (g, kärlets vikt) och (h, väggjocklek) och 6.2.2.7.4 (m) på gasflaskor innehållande UN 1965. Liquid Gas Europe föreslår att även gasflaskor som innehåller UN 1011, 1075 1969 och 1978 ska undantas från samma märkning som UN 1965 i 6.2.3.9.4.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet inkom för sent för att ta ställning till.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet vill veta mer om bakgrunden till att tryckkärl innehållande UN 1965 inte behöver märkas enligt 6.2.3.9.4 innan något beslut kan fattas. Liquid Gas Europe återkommer med mer information vid nästa Joint-möte.</p>
6. Tolkning av RID/ADR/ADN	
2021/26	<p>5.3.2.2.1 – Förtydligande av orangefärgade skyltar (Storbritannien) I 5.3.2.2.1 anges att skyltarna inte får lossna från sin fastsättning vid 15 minuters omvälvande brand. Tillsynsmyndigheter i UK anser att magnetiska skyltar inte uppfyller detta krav och man vill nu veta hur man ska kunna påvisa att kravet uppfylls. Såvitt Storbritannien kan se så finns det inte några tester eller standarder som kan användas för detta syfte. Dessutom undantas kravet på brandhärdighet i de fall självhäftande folie eller liknande ersätter skyltarna på vissa containrar och UN-tankar. Det finns heller inget liknande krav för storetiketter. Denna tolkningsfråga togs upp på WP.15 men eftersom då det även omfattar järnväg så tas frågan upp även på Joint-mötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige välkomnar en diskussion kring vilka krav den orangefärgade skylten ska uppfylla.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet bekräftade att det saknas bestämmelser eller standarder för att testa om de orangefärgade skyltarna uppfyller kraven i 5.3.2.2.1.</p>
INF.4	<p>Tolkning av särbestämmelse 249 i samband flinttändare som skickas till återvinning (Frankrike) Vid återvinning av tändare så förkommer det att tändarnas olika delar skickas separat till återvinning. Vissa tändare har en tändsten som innehåller ferrocium. Om inte</p>

	<p>ferrocerium är stabiliserat mot korrosion och innehåller minst 10 % järn enligt särbestämmelse 249 så ska ferrocerium klassificeras som UN 1323 vid transport. Frankrike undrar vilka kriterier som gäller för att stabilisera ferrocerium mot rost, om finns någon branschpraxis inom området samt om frågan om återvinning av tändare är känd i andra länder ansluta till ADR/RID och om transporten kräver några särskilda åtgärder.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige avvaktar presentation och efterföljande diskussion innan vi tar ställning till förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet noterade att det verkar som att inga andra länder som deltog på Joint-mötet hade några särskilda bekymmer med detta ämne eller att transporten kräver några särskilda åtgärder.</p>
<p>INF.7</p>	<p>Tolkningsfrågor gällande godkännandeintyg utförda av behörig myndig för organiska peroxider och självreaktiva ämnen (Cefic) CEFIC önskar att Joint-mötet ska tydliggöra menas med termen ”inte angivna” vid klassificering av självreaktiva ämnen, 2.2.41.1.13 och organiska peroxider, 2.2.52.1.8, samt förtydliga vad som avses med termen ”country of origin” i samband med att behörig myndighet utfärdar godkännandeintyg för organiska peroxider och självreaktiva ämnen.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att termen ”country of origin” är förtydligad under tidigare möten samt att CEFIC har tolkat termen ”inte angivna” korrekt.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet bekräftade Cefics tolkning av när ämnen anses vara ”inte angivna” enligt 2.2.41.1.4 och 2.2.52.4. Behöriga myndigheter i landet där transporten startar är ansvariga att utfärda godkännandeintyget. Om avsändarlandet inte är fördragspart till ADR/RID ska behörig myndighet i det första land som är fördragspart till ADR/RID utfärda godkännandeintyget. Ett godkännandeintyg utfärdat av ett ADR/RID-land ska erkännas ömsesidigt av andra ADR/RID-länder.</p>
<p>INF.20</p>	<p>Kapitel 1.5.1 i RID/ADR/ADN Multilaterala avtal (Tyskland) Tyskland undrar om Joint-mötet anser att Multilaterala avtal gällande del 4 och 6 i ADR automatiskt även ska gälla för ADN, eftersom ADN hänvisar till del 4 och 6 i ADR för bestämmelser för förpackningar och tankar.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Berör inte Sverige eftersom Sverige inte har implementerat ADN bestämmelserna.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inte. Joint-mötet ansåg att Multilaterala avtal ska godkännas separat för varje transportsätt.</p>

<p>INE.34</p>	<p>Förtydligande av placering av märkning på gasflaskor enligt 6.2.2.7.5 (Liquid Gas Europe)</p> <p>Liquid Gas Europe vill höra Joint-mötet syn på ett förslag på ändring av 6.2.2.7.5 som de planerar att skicka in till FN:s subkommittés nästa möte i höst. Liquid Gas Europe förslår en ändring av 6.2.2.7.5 så det blir tydligare att de tre olika grupperna av märkning inte behöver vara placerade tillsammans.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Dokumentet inkom för sent för att ta ställning till.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs inte. De länder som uttalande sig under mötet föredrog att behålla nuvarande bestämmelser. Liquid Gas Europe informerade om att förslaget är skickat till FN:s subkommitté.</p>
<p>7. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)</p>	
<p>2021/35</p>	<p>Information från den informella arbetsgruppens arbete för att minska risken för BLEVE vid transport av farligt gods (Spanien)</p> <p>Information från BLEVE-arbetsgruppens möten som hållits under våren 2021. Arbetsgruppen fortsätter att arbeta med förslag på åtgärder för att förhindra däcksbland, installation brandsläckningssystem i motorutrymmet och säkerhetsventil på tanken för att minska risken för BLEVE och arbetsgrupper planerar att lämna in förslag på åtgärder till WP.15 mötet och Joint-mötet.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer arbetsgruppen.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Endast information om arbetsgruppens arbete.</p>
<p>8. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)</p>	
	<p>Inget togs upp under denna punkt</p>
<p>9. Val av ordförande</p>	
	<p>Claude Pfauvadel omvaldes till ordförande och Silvia Garcia Wolfrum till vice ordförande.</p>
<p>10. Kommande arbete (Future work)</p>	
	<p>Nästa Joint-möte kommer att hållas i Bern 14-18 mars 2022.</p>
<p>11. Övriga frågor (Any other business)</p>	
<p>2021/37</p>	<p>Begäran om konsultativ status från European Recycling Industries'Confederation (EuRIC)</p> <p>European Recycling Industries' Confederation (EuRIC) ansökte om konsultativ status vid Joint-mötet september 2020 men på grund av tidsbrist togs frågan inte upp då. Vid Joint-mötet mars 2021 beslutade man att bjuda in EuRIC att närvara vid Joint-mötet september 2021 när deras ansökan ska diskuteras. EuRIC är en</p>

	<p>branschorganisation som företräder återvinningsföretag i 21 olika länder Europa. Företagen som de representerar är verksamma inom insamling, bearbetning, återvinning, transport och handel med en mängd olika återvinningsbara material (metaller, papper, plast, glas, däck och därefter). Den svenska branschorganisationen Återvinningsindustrierna är medlemmar i EuRIC</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige tar inte ställning i frågan utan lämnar det åt sekretariatet att avgöra.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet välkommande EuRIC att med konsultativ status delta på mötet framöver.</p>
12. Antagande av rapporten (Adoption of the report)	
	<p>Rapporten från mötet antogs</p>