



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 14-18 mars 2022 i Bern. Mötet hålls företrädesvis via videolänk.

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

Vid mötet deltog 29 nationer 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:

Azerbajdzjan, Belgien, Tjeckien, Kroatien, Danmark, Finland, Frankrike, Tyskland, Grekland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Republiken Makedonien, Rumänien, San Marino, Slovakien, Spanien, Sverige, Schweiz, Turkiet, Storbritannien, USA och Österrike,

Följande internationella intresseorganisationer var representerade:

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 Industrial Gases Association (EIGA), European Plastics Converters (EuPC), European Union Agency for Railways (ERA), European Waste Management Association (FEAD), Fuels Europe, International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR), International Road Transport Union (IRU), International Tank Container Organisation (ITCO), International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), International Union of Wagon Keepers (UIP), International Union of Railways (UIC) and Liquid Gas Europe.

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)	
163 163/Add.1 INF.2 INF.11	Agenda för mötet Lista över dokument under varje agendapunkt Tidtabell för mötet
2. Tankar (Tanks)	
2021/29	<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>UIC underströk vikten av att hitta en lösning på hur hålltiden ska tolkas. Samtidigt arbetar EIGA med att utveckla sina riktlinjer som hänvisas till i fotnot 4 till 4.3.3.5 (e). UIC och EIGA kommer att starta upp en diskussion tillsammans, där man även bjuder in intresserade parter att delta. De avser att återkomma med ett gemensamt förslag till framtida möte.</p>
2021/42	<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></p> <p>Sverige stödjer förslaget som innebär en harmonisering med bestämmelserna för UN-tankar.</p>

	<p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget att ändra 4.3.2.2.3 antogs efter mindre textkorrigerings. Mötet ansåg att formuleringen dels begränsar tillämpningen till tankar med uppvärmningsanordning samt förbjuder en temperaturhöjning över påfyllningstemperaturen, vilket inte representerar branschpraxis.</p>
<p>2022/2</p>	<p>Extra stora tankcontainers: manhål och domluckor 6.8.2.2.4 (OTIF) På jointmötet i mars 2021 antogs ett förslag med konstruktionskrav gällande provtryck för manhål och domluckor på extra stora tankcontainrar för RID/ADR 6.8.2.2.4 (högra kolumnen). Förslaget antogs med reservation att sätta den föreslagna texten inom hakparentes i väntan på att en definition för extra stora tankcontainrar antagits, vilket föreslås i dokument 2022/7. Otif föreslår några mindre ändringar av texten som tidigare antogs för 6.8.2.2.4 samt i övergångsbestämmelsen för detta. Den föreslagna ändringen ses med understruken text nedan för att harmonisera med bestämmelserna för fasta ämnen som transporteras i flytande form i 4.3.2.2.4.</p> <p><i>“These openings for extra-large tank-containers intended for the carriage of <u>substances in the liquid state</u> which are not divided by partitions or surge plates into sections of not more than 7 500 litres capacity shall be provided with closures designed for a test pressure of at least 0.4 MPa (4 bar). Hinged dome covers for these tank-containers with a test pressure of more than 0.6 MPa (6 bar) shall not be permitted.”</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget från OTIF då det är en harmonisering,</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs</p>
<p>2022/3</p> <p>INF.9</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. 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 stödjer ett förtydligande och svar på de frågor som ställs i INF.9 från Storbritannien.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Flertalet experter ansåg att nivåmätare av glas eller ”andra ömtåliga material” inte bör vara tillåtet för tankar enligt kapitel 6.8 men däremot på tankar enligt 6.10, slamsugartankar. Mötet ansåg att transparenta material per automatik inte är ömtåliga och att avsikten i bestämmelsen möjligtvis var användning av sådana</p>

	<p>material. Förslaget antogs inte i sin nuvarande formulering och Storbritannien återkommer till kommande möte med ett nytt förslag.</p>
<p>2022/4</p> <p>INF.8</p>	<p>Förtydligande av kraven på minsta godstjocklek på fackväggar och skvalpskott enligt RID/ADR 6.8.2.1.20 (Storbritannien)</p> <p>6.8.2.1.19 medger att minsta godstjockleken kan minskas för fackväggar och skvalpskott om kraven i 6.8.2.1.20 (b) är uppfyllda men får inte understiga minsta godstjocklek för tankväggarna. Storbritannien anser att om tanken skyddas av förstärkningsringar enligt kraven i 6.8.2.1.20 (b) så kan kravet på minsta godstjocklek för fackvägg och skvalpskott bli överflödigt. Storbritannien föreslår 2 olika alternativ till ändring av 6.8.2.1.20 (b) för att förtydliga vad som gällande förstärkningsringar och godstjocklek.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer alternativ 2 i förslaget och korrigeringar i INF.8.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Förslaget i INF.8 antogs</p>
<p>2022/5</p>	<p>Förtydligande avseende användning av tankar efter att sista datum för nästa kontroll eller provning löpt ut. Kommentar på dokument 2021/27 (Storbritannien)</p> <p>Pga. tidsbrist vid det förra Joint-mötet samt tankarbetsgruppen med att diskutera samtliga punkter i dokument 2021/27 önskar Storbritannien ett antal förtydligande. Man anser att det behöver klargöras vilken typ av kontroll som ska krävas om en tank missat att genomgå två eller fler kontroller för att sedan tas i bruk igen. Storbritannien har utarbetat nationella riktlinjer riktat till sina kontrollorgan när denna situation uppstår och i dessa framgår att om en tank missat en kontroll enligt intervallet ska samma kontroll som missats genomföras. Om två eller flera kontroller missats ska en återkommande kontroll plus kontroll av relevanta delar av den tekniska dokumentationen genomföras. Utöver dessa punkter anser Storbritannien att en återkommande kontroll ska kunna tillåtas att genomföras en månad innan det angivna kontrolldatumet utan att påverka tidsramen för de kommande kontrollerna. Man önskar mötets åsikt kring dessa synpunkter och återkommer med ytterligare dokument om förslaget för stöd och att ett förtydligande anses nödvändigt.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige stödjer, även om vi tror att det är mycket sällsynt, att man genomför en återkommande kontroll plus genomgång av tekniskt underlag om tanken missat två eller fler återkommande kontroller. Sverige stödjer också att en flexibilitet att genomföra en återkommande kontroll 1 månad före det fastslagna datumet utan att ändra datumet för nästa återkommande kontroll.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Dokumentet från Storbritannien innehöll inga direkta textförslag men däremot önskan om klargörande till möjlig textändring kring tre specifika områden. Storbritannien fick inget starkt stöd för sina synpunkter men tackade mötet och informerade om att de avser att arbeta vidare med en nationell vägledning för stöd till kontrollorgan.</p>

2022/7

INF.15

Definition av extra stora tankcontainers och konsekvensändringar (UIP/CEFIC)

Vid Joint-mötet i mars 2021 diskuterades extra stora tankcontainers generellt och bl.a. regler för öppningar i den högra kolumnen under 6.8.2.2.4 i RID/ADR. Däremot ansågs det att definitionen för en extra stor tankcontainer krävde ytterligare arbete och UIP antog tillsammans med CEFIC att utarbeta ett sådant förslag. Efter utfallet på det senaste RID-mötet återkommer nu de båda branschorganisationerna med följande definition, förslag på minsta väggtjocklek samt övergångsperiod.

Under definitionen för container i 1.2.1:

*“**Extra-large tank-container (BTC)**” means a tank-container with a volume of more than 40,000 litres that is mainly used for rail transport due to its size and gross mass.*”

I högra kolumnen i 6.8.2.1.18, tredje paragrafen:

*“Whatever the metal used, the shell thickness shall in no case be less than 3 mm **or 4.5 mm if the tank is an extra-large tank-container (BTC)**”.*

Som övergångsperiod under 1.6.4 i RID/ADR föreslås:

*“**1.6.4.62 Extra-large tank-containers constructed before 1 July 2023 in accordance with the requirements in force up to 31 December 2022, but which do not conform to the requirements of 6.8.2.1.18 regarding the thickness of the shell, applicable as from 1 January 2023, may still be used.**”*

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förslaget med korrigerings att ”BTC” ska tas bort i definitionen då detta enligt kommentarer från senaste RID-möte är en branschbeteckning.

Resultat från Joint-mötet

Joint-mötet diskuterade definitionen samt övergångsperioden för extra stora tankcontainers och antog den föreslagna texten i INF.15.

2022/9

Borttagning av övergångsperiod för cisternvagnar (OTIF)

2021 års utgåva av RID innehåller två övergångsperioder för cisternvagnar som upphör att gälla och bör strykas ur 2023 års utgåva.

1.6.3.3.3 upphör att gälla 31 december 2021 och 1.6.3.17 upphör att gälla 31 december 2022. OTIF föreslår därför att dessa två övergångsperioder tas bort till nästa utgåva av RID.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förslaget.

Resultat från Joint-mötet

Förslaget antogs

2022/10

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.

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?

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

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

Resultat från Joint-mötet

Flertalet av de som talade gav stöd åt level 2 men det fanns även visst stöd åt att level 1 var tillräckligt. Mötet ansåg att beslutet lämpligast bör tas av CEN tekniska kommitté 296 och hänvisade frågan dit.

2022/13

Slamsugartankar: Icke elektriskt utrustning för skydd mot explosion (Tyskland)

Pga. tidsbrist vid det senaste Joint-mötet hann inte Tysklands INF.27 diskuteras i tankarbetsgruppen. Tyskland återkommer till detta möte med ett officiellt förslag, utan textändringar, 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. Till förslaget finns även en övergångsperiod som innebär att slamsugartankar konstruerade före 1 juli 2023 men som inte är utrustade enligt förslaget, fortsatt får användas.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige anser att förslaget är väl genomarbetat textmässigt men ser gärna ett tydligare argument som motiverar ändringen ur olyckssynpunkt.

Resultat från Joint-mötet

Förslaget fick inget direkt stöd och att det var svårt att motivera en ökad kostnad för utrustningen när inga kända olyckor upptäckts som en direkt följd av gnistbildning i utrustningen och att denna utrustning använts under lång tid. Tyskland mottog information om att åtminstone en tillverkare utrustat vakuumpumpen med sensor för att övervaka att det finns vätska kvar i vätskeringen.

<p>2022/16</p> <p>INF.32 (2021-09)</p> <p>INF.34</p>	<p>Automatiska avstängningsventiler vid ångfasen på kryotankar för brandfarliga gaser (Nederländerna)</p> <p>Nederländerna har uppmärksamats av säkerhetsrådgivare som är involverade med hantering av LNG-tankar att nya tankkonstruktioner saknar automatiska avstängningsventiler vid öppningen som används för att reglera trycket vid fyllning och tömning. Efter noggrannare undersökning har Nederländerna konstaterat att det kan röra sig om olika tolkning av bestämmelserna. Med anledning av det ökade antalet transporter av brandfarliga kylda kondenserade gaser anser Nederländerna att bestämmelserna behöver ses över för att förhindra olycka vid brand eller om en slang eller rör brister. Diskussionerna startade redan vid Joint-mötet hösten 2020 där det föreslogs att en omorganisation av 6.8.3.2 skulle innebära en bättre läsbarhet och lösa problemet. Det föreslogs även att starta upp en arbetsgrupp för att diskutera frågan vidare och att denna skulle ta fram ett förslag till kommande Joint-möte men av tidsbrist har detta inte kunnat genomföras innan deadline för att skicka in förslag. Nederländerna anser att frågan är så pass brådskande att en ändring i kap 6.8 är nödvändig redan till 2023 års utgåva av RID/ADR.</p> <p>I 6.8.4 (b) föreslås en ny särbestämmelse för UN 1961, UN 1966, UN 1972 samt UN 3312.</p> <p><i>TExy: Connections of the tank in the vapour phase that are intended for the handling (filling/discharge) of flammable refrigerated liquefied gases shall be equipped with an instant closing automatic stop-valve (see 6.8.3.2.3) as close as possible to the tank."</i></p> <p>Det förslås också att införa en övergångsperiod som innebär att tankar för UN 1961, UN 1972 samt UN 3312 som är konstruerade före 1 juli 2023 skall utrustas enligt den föreslagna särbestämmelsen senast 1 januari 2025.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige anser att ett förtydligande är nödvändigt men vill avvakta resultatet i den arbetsgrupp som inletts och dess rapport.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u></p> <p>Mötet välkomnade dokument 2022/15 samt INF.32. efter ytterligare diskussion, där det fanns tveksamhet kring möjlighet att installera ventiler i efterhand på redan existerande tankar så antogs INF.34. Detta förslag var en korrigerande och kompromiss av det ursprungliga förslaget.</p>
<p>2022/17</p> <p>2021/23/Rev1</p> <p>INF.24</p>	<p>Kommentar på nya 1.8.6.2.1, 6.8.1.5.3 (b) och 6.8.1.5.4 (b) i dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/23/Rev.1 (Storbritannien)</p> <p>Storbritannien har tidigare uttryckt oro över att det saknas krav på ackreditering på IS-kontrollorgan som används vid övervakning för tillverkning enligt 6.8.1.5.3 (b) och första kontroll enligt 6.8.1.5.4 (b) i dokument 2021/23/Rev1. Experter inom ackreditering i Storbritannien anser att detta ska vara under övervakning av ett kontrollorgan som är ackrediterat enligt ISO/IEC 17065:2012. Detta lyftes fram vid den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar i december 2021 och i dokumentet önskar Storbritannien att den sista meningen i 6.8.1.5.3 (b) och 6.8.1.5.4 (b) diskuteras vidare på Joint-mötet då denna är inom hakparentes.</p>

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet är av informell karaktär och Sverige har ingen preliminär åsikt innan mötet.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet bekräftade att både WP.15 samt RID´s ständiga arbetsgrupp antagit att texten ska behållas inom hakparentes. När det gäller hänvisningen till standarden EN ISO/IEC 17021-1:2015 kom man överens om att distribuera en kopia av standarden till experterna och att återuppta med ett nytt förslag till kommande möte.</p>
<p>2022/18</p> <p>2021/23/Rev1</p> <p>INF.25</p>	<p>Kommentar på anmärkning i nya 6.8.1.5.1 (a) och 6.8.1.5.4 (a) i dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/23/Rev.1 (Storbritannien) Storbritannien anser att de antagna anmärkningarna till nya 6.8.1.5.1 (a) och 6.8.1.5.4 (a) kan misstolkas. Man menar att som texten är skriven kan ett kontrollorgan i tillverkningslandet som utfärdar ett typgodkännande eller utför första kontroll riskera att inte bli godkänt i registreringslandet. Storbritannien lyfte detta i informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar, där man önskade ett förtydligande. Vid detta arbetsgruppsmöte framfördes åsikter att Storbritanniens förslag till förtydligande var lämpligt för RID men att tolkningen inte var lika lämplig för ADR. Man avser att inkomma med ett informellt förslag innan Joint-mötet för att komma fram till en klar tolkning innan 2023 års utgåva av RID/ADR. De antagna anmärkningarna lyder:</p> <p><i>”NOTE: These provisions apply from 1 January 2029. Until 31 December 2028, the type examination shall be performed by an inspection body approved or recognized by the country of registration.”</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Till dags datum har inget informellt dokument inkommit med förslag till textkorrigering och inget att ta ställning till.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslagen antogs inte och mötet ansåg att den generella anmärkningen till 6.8.1.5 i dokument 2021/23/Rev.1 är tillräcklig.</p>
<p>2021/34/Rev.1</p> <p>INF.17 (2021-09)</p>	<p>Kontroll och certifiering av tankar: förklarande av bestämmelserna som avses träda i kraft 1 januari 2023 (Schweiz) Vid 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 för 1.8.6, .1.8.7 och valda delar av kap. 6.8 ansågs nödvändiga samt vad de nya bestämmelserna innebär. Dokumentet med den förklarande texten avses att läggas upp på FN och OTIF:s hemsida om ändringarna formellt antas till RID/ADR 2023.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast information</p>

	<p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Dokument 2021/34 publiceras på FN och OTIF:s hemsida tidigast i oktober när allt är klart med 2023-års utgåva ADR.</p>
<p><u>INF.3 (2021-09)</u></p>	<p>Särbestämmelse TT4 RID 6.8.4 (d) (Nederländerna) 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> Mötet kunde konstatera skillnaden mellan ADR och RID och tankarbetsgruppen ansåg inte att ett införande av TT4 i ADR skulle öka säkerheten. Det hade heller inte framkommit att korrosion skulle vara ett problem för de tankar som omfattas av särbestämmelse TT4. Det ansågs tillräckligt att materialet i tanken och det transporterade ämnet ska uppfylla de allmänna kraven för kompatibilitet. Eftersom TT4 endast förekommer i RID beslutades att frågan skulle utredas vid kommande RID-möte.</p>
<p><u>INF.11(2021-03)</u></p>	<p>Förtydligande av icke förstörande provning enligt RID/ADR 6.8.2.1.23 (Storbritannien) 6.8.2.1.23 gäller utförande och kontroll av svetsar. Förutom undantaget i fotnot 7 ska oförstörande provning utföras med radiografi eller ultraljud för att säkerställa kvalitén på svetsarna. Detta ska utföras av antingen tillverkaren eller underhållsverkstaden. Före 2019 var det tydligt att kravet att kontrollera svetsarna med ovanstående metoder skulle tillämpas av tillverkaren och efter 2019 utökades kravet att gälla alla svetsar även för underhållsverkstaden. Storbritannien har samlat kommentarer från det senaste mötet med den informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar för att förtydliga kraven kring icke förstörande provning.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Stora delar av förslaget har antagits vid marsmötet 2021 och ser inte varför detta dokument åter ska upp i tankarbetsgruppen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Se resultat från INF.6 samt INF.10 i rapporten</p>

<p>INF.6(2021-09)</p> <p>INF.10</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>Tyskland föreslår i INF.10, efter diskussion i december, att ändra fotnoten till 6.8.2.1.23 till:</p> <p><i>“Welds other than fully penetrated butt welds shall be tested in accordance with standard EN 12972:2018 (5.3.6.1, Table 1).”</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget från Tyskland i INF.10.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Efter en diskussion och korrigerings av de föreslagna textändringarna för 6.8.2.1.23 antogs följande:</p> <p><i>“The non-destructive checks of the circumferential, longitudinal and radial welds shall be carried out by radiography or by ultrasound. Other welds allowed in the appropriate design and construction standard shall be tested using alternative methods in accordance with the relevant standard(s) referenced in 6.8.2.6.2. The checks shall confirm that the quality of the welding is appropriate to the stresses.”</i></p>
<p>INF.29</p>	<p>Förslag att ta fram ny standard för tryckavlastningsanordning för tankfordon som transporterar farligt gods, annat än petroleumprodukter och LPG (Storbritannien) Vid 30:e mötet med CEN:s tekniska kommitté önskade Storbritannien att ta fram en ny arbetspunkt där man vill se över behovet att ta fram en ny standard för tankfordon som transporterar farligt gods, annat än petroleumprodukter och LPG. Man önskade att detta skulle behandlas och diskuteras vid Joint-mötet våren 2022. Vid CEN:s tekniska kommittémöte framkom synpunkter att dessa ventiler redan tas om hand genom EN ISO 4126 men att detta behövde verifieras.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet inkom sent</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Storbritannien erbjöd sig att tillhandahålla ett förklarande dokument för vidare diskussion vid nästa Joint-möte som även tidsmässigt ligger innan nästa möte med CEN tekniska kommitté 296.</p>

<p>INE.33</p>	<p>Summerande rapport från det mellanliggande mötet för informella arbetsgruppen för kontroll och certifiering av tankar, 15 december 2021 (Storbritannien)</p> <p>Statusuppdatering för den informella arbetsgruppen och information från det senaste mötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Dokumentet inkom sent</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Endast information</p>
----------------------	---

<p>INE.36</p>	<p>Rapport från tank arbetsgruppens möte 15-16 mars</p>
----------------------	--

3. Standarder (Standards)

<p>2022/11</p> <p>INE.4</p> <p>INE.5</p> <p>INE.7</p>	<p>Information om pågående arbete inom CEN (CEN)</p> <p>CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet och om uppdaterad procedur för CEN konsulterna arbete vid nya eller uppdaterade standarder i RID/ADR. Storbritannien informerar om att Chris Jubb, som varit ordförande för standardarbetsgruppen sedan 2016, kommer gå i pension under 2022. Jointmötet i mars kommer vara det sista jointmöte som han deltar på.</p> <p>Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:</p> <table border="1" data-bbox="470 1025 1230 1827"> <thead> <tr> <th>Reference</th> <th>Title</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>prEN ISO 11623 rev</td> <td>Gas cylinders - Composite construction - Periodic inspection and testing</td> </tr> <tr> <td>prEN 14432 rev</td> <td>Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Product discharge and air inlet valves</td> </tr> <tr> <td>prEN 14433 rev</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>prCEN/TR 15120</td> <td>Tanks for transport of dangerous goods - Guidance and recommendations for loading, transport and unloading</td> </tr> </tbody> </table> <p>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.</p>	Reference	Title	prEN ISO 11623 rev	Gas cylinders - Composite construction - Periodic inspection and testing	prEN 14432 rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Product discharge and air inlet valves	prEN 14433 rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Foot valves	prCEN/TR 15120	Tanks for transport of dangerous goods - Guidance and recommendations for loading, transport and unloading
Reference	Title										
prEN ISO 11623 rev	Gas cylinders - Composite construction - Periodic inspection and testing										
prEN 14432 rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Product discharge and air inlet valves										
prEN 14433 rev	Tanks for the transport of dangerous goods - Tank equipment for the transport of liquid chemicals and liquefied gases - Foot valves										
prCEN/TR 15120	Tanks for transport of dangerous goods - Guidance and recommendations for loading, transport and unloading										

”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
EN 13094:2020/prA1	Tanks for the transport of dangerous goods - Metallic gravity-discharge tanks - Design and construction
EN ISO 18119:2018/A1:2021	Gas cylinders - Seamless steel and seamless aluminium alloy gas cylinders and tubes - Periodic inspection and testing - Amendment 1 (ISO 18119:2018/Amd 1:2021)
prEN 14841 rev	LPG equipment and accessories - Discharge procedures for LPG rail 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 12245	Transportable gas cylinders - Fully wrapped composite cylinders
FprEN 14427	LPG equipment and accessories - Transportable refillable composite cylinders for LPG - Design and construction
prEN 14334 rev	LPG equipment and accessories - Inspection and testing of LPG road tankers
FprEN 12252	LPG equipment and accessories - Equipping of LPG road tankers
FprEN 13799	LPG equipment and accessories - Contents gauges for Liquefied Petroleum Gas (LPG) pressure vessels
FprEN 14912	LPG equipment and accessories - Inspection and maintenance of LPG cylinder valves at time of periodic inspection of cylinders

	<p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast information. Sverige deltar inte aktivt i standardiseringsarbetet för närvarande.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslagen i INF.4 antogs med några mindre ändringar. Andy Webb valdes till ny ordförande för standardarbetsgruppen. CEN kommer att som senast i slutet på maj ge information till sekretariatet om datumen när standarder inom hakparatens publiceras för att de eventuellt kunna antas redan i ADR/RID 2023.</p>
<p><u>INF.23</u></p>	<p><u>Problem att tillämpa en standard som ska tillämpas enligt kapitel 6.2 (Frankrike)</u> Vid joint-mötet i september 2021 informerade Frankrike om att man upptäckt svårigheter 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. Den tekniska kommittén ISO/TC58/SC3 har tagit upp detta på möte under hösten 2021 och i INF.23 informerar Frankrike om det pågående arbetet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast information.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Diskussion kommer att tas upp på jointmötet igen beroende på vad den tekniska kommittén ISO/TC58/SC3 kommer fram till i sitt arbete gällande denna standard.</p>
<p>4. Tolkning av RID/ADR/ADN</p>	
<p><u>INF.12</u></p>	<p><u>Förteckning av tolkningar och beslut (Nederländerna)</u> Nederländerna föreslår att tolkningar och tillämpningar som antas eller diskuteras av jointmötet systematiskt presenteras för WP.15- och RID-mötet i syfte att granskas, bekräftas eller ändras samt publiceras, så det är möjligt att ta del av dem på ett enkelt sätt. Genom ett sådant arbetssätt kan förståelsen och tillämpningen av reglerna enklare förstås.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer ett sådant initiativ.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Jointmötet ansåg att det måste finnas en tydlig rutin för hur dessa tolkningar ska granskas, bekräftas eller ändras innan de kan publiceras. Ett arbete med att ta fram sådan rutin måste göras. Nederländerna avser återkomma med ett förslag på en rutin på hur detta ska fungera.</p>
<p><u>INF.14</u></p>	<p><u>Särbestämmelse 532 och 543 i RID och ADR (Sekretariatet)</u> Särbestämmelse (SP) 532 är tilldelad UN 2073 och SP 543 är tilldelad UN 2672. Sekretariatet har fått frågan om det skett ett misstag i ADR och om särbestämmelserna ska vara tilldelade tvärtom.</p>

	<p>Sekretariatet anser att särbestämmelserna är korrekt tilldelade och frågar efter jointmötets syn på det, samtidigt tar man upp några förslag på hur läsbarheten kan förbättras, för diskussion.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att särbestämmelserna är korrekta men att användarvänligheten kan förbättras.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Jointmötet bekräftade att SP 532 och SP 543 är rätt tilldelade men ansåg också att dessa särbestämmelser kan misstolkas och behöver förtydligas. Sekretariatet återkommer med ett förslag till nästa möte.</p>
<u>INF.31</u>	<p>Direktleverans av farligt gods till konsument och användning av ovepack (COSTHA) Vid direktleverans av gods till slutkonsument använder leveransföretagen ofta av någon typ av väska för att underlätta hanteringen av godset i samband med transporten till slutkonsumenten. COSTHA undrar om dessa väskor omfattas av definitionen "Overpack" vid leverans av farligt gods i begränsad mängd.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sent inkommet dokument</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Jointmötet ansåg att mer information om dessa leveranser är nödvändig för att kunna ge något råd. COSTHA avser återkomma med ett nytt dokument som beskriver problemet bättre till framtida jointmöte.</p>
<u>INF.32</u>	<p>Hemleverans av dagligvaror (COSTHA) Under pandemin har hemleveranserna av dagligvaror från detaljhandeln ökat avsevärt. COSTHA har tagit fram ett par förslag på hur farligt gods som transporteras från detaljhandeln till kund ska kunna undantas från bestämmelserna och efterfrågar jointmötet synpunkter på dessa förslag.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sent inkommet dokument</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Joint-mötet ansåg att de föreslagna undantagen skulle möjliggöra en för bred tillämpning eller leda till feltolkningar. COSTHA avser återkomma med ett nytt förslag där man tagit hänsyn till de synpunkter som framkom under mötet.</p>
5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)	
5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)	
<u>2022/6</u>	<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. Under jointmötet september 2021 så föreslog IASA en ändring av SP 668 som inte antogs.</p>

	<p>IASA återkommer nu med ett förslag som uppdaterats med hänsyn till de kommentarerna som framfördes under förra jointmötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer principen i förslaget men anser att texten behöver bli mer specifik för att antas.</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 återkomma till Joint-mötet med ett förslag som uppdaterats med hänsyn till de kommentarerna som framfördes under mötet.</p>
<p><u>2022/8</u></p> <p><u>INF.30</u></p>	<p>Ändring av anmärkning för tillämpning av EN ISO 18119 :2018 (EIGA)</p> <p>EIGA har vid tidigare jointmöte föreslagit att anmärkningen som anges i 6.2.4.2 och 6.2.3.5.1 vid tillämpning av 18119:2018 ska tas bort. Detta har inte antagits av jointmötet och EIGA återkommer nu med ett förslag på ändring av anmärkningen 6.2.4.2 och 6.2.3.5.1 vid tillämpning av 18119:2018 som tillåter en mättolerans på 2% vid kontroll av godstjocklek med ultraljudskontroll på sömnlösa gasflaskor av stål eller aluminiumlegeringar.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget men kan inte avgöra om 2% är rätt värde på toleransen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inte, de flesta delegater som uttalades sig under mötet ansåg att bestämmelserna i ADR/RID inte bör ändras så att det blir tillåtet med en godstjocklek som understiger den minsta godstjocklek som anges i tekniska normer för konstruktion och tillverkning. EIGA avser att återkomma med ett uppdaterat förslag.</p>
<p><u>2022/20</u></p> <p><u>INF.26</u></p> <p><u>INF.35</u></p>	<p>Transport av elektriska energisystem som innehåller litiumjonbatterier (Sverige)</p> <p>Vid jointmötet hösten 2021 hade Sverige ett förslag gällande transport av Transport av elektriska energisystem innehållande litiumjonbatterier som inte antogs av Jointmötet. Sverige återkommer nu med ett förslag som uppdaterats med hänsyn till de kommentarerna som framfördes under förra jointmötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sveriges förslag</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Sveriges förslag antogs inte. Jointmötet ansåg att ett större arbete måste göras genom en informell arbetsgrupp. Mandatet för den informella arbetsgruppen antogs enligt INF.35</p>
<p><u>2022/12</u></p> <p><u>INF.20</u></p>	<p>Märkning av tankar som transporterar kondenserade brandfarliga gaser och som är försedda med säkerhetsventiler (Liquid Gas Europe/BLEVE-arbetsgruppen)</p>

	<p>Den s.k BLEVE-arbetsgruppen har enligt uppdrag från Joint-mötet arbetat med att ta fram bestämmelser för att förhindra en BLEVE i händelse av brand under transport av brandfarlig vätska och gas i tank. Förslaget att införa obligatoriskt krav på säkerhetsventiler på tankar som transporterar brandfarlig kondenserad gas har antagits och ytterligare arbete har efterfrågats när det gäller märkning av tankar utrustade med säkerhetsventiler. Syftet är att underlätta och hjälpa räddningstjänsten och förslag 1 i dokumentet innehåller förslag till ändring i 6.8.3.2.9.6 med krav på märkningens storlek och motståndskraft i händelse av brand. Bokstäverna som föreslås signalera att tanken är utrustad med säkerhetsventiler är "SV" och en övergångsperiod för tankar presenteras i förslag 2 med ett slutdatum för införande 31 december 2024.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige anser att förslaget behöver korrigeras innan det antas. Dels om märkningen ska vara på samma ställe som storetiketter och om skrivningen om märkningskrav ska ligga under 6.8.3.5 med övriga märkningskrav. Det finns också frågetecken hur märkningen ska fästas på tanken.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget i INF.20 antogs med mindre ändring.</p>
<p>INF.21</p>	<p>Sekretariatet informerar om ändringar i rapporterna (ECE/TRANS/WP.15/256) och (OTIF/RID/CE/GTP/2021/5) I INF.21 informerar sekretariatet om ändringar av rapporterna (ECE/TRANS/WP.15/256) och (OTIF/RID/CE/GTP/2021/5) som antagits av WP.15 och RID-mötet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Endast information</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Endast information om korrigeringar som genomförts på redan antagen text.</p>
<p>5 (b) Nya frågor (New proposals)</p>	
<p>2022/1</p>	<p>Förslag på ändring av särbestämmelse 376 gällande skadade eller defekta litiumjonceller/batterier (Tyskland) Enligt särbestämmelse 376 så ska olika förpackningsinstruktioner användas för defekta litiumjonceller/batterier om är benägna att reagera farligt under normala förhållanden vid transport och skadade eller defekta litiumjonceller/batterier som inte är känsliga för en sådan reaktion. Tyskland föreslår att SP 376 kompletteras med att transportkategori 0 eller 2 ska anges i godsdeklaration för att man ska kunna identifiera vilken förpackningsinstruktion som är tillämplig och om undantagen i 1.1.3.6 kan användas.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inte. Under jointmötet framkom synpunkter att man föredrog en ny särbestämmelse i stället för att SP 376 ändras. Tyskland återkommer med förslag som uppdaterats med hänsyn till synpunkterna från Jointmötet.</p>

<p>2022/14</p> <p>INF.16</p>	<p>Avsnitt 1.10.4 – text som hänvisar till 1.1.3.6 (Sverige och Norge)</p> <p>Vid transport i enlighet med 1.1.3.6 så gäller inte bestämmelserna i kapitel 1.10 förutom de UN-nummer som anges i första strecksatsen i 1.1.3.6.2. Sverige och Norge anser att första meningen i 1.10.4 är överflödigt och bör tas bort. Den andra meningen i 1.10.4 undantar bulk- och tanktransporter från kapitel 1.10 om mängderna inte överstiger de mängder som anges i 1.1.3.6.3. Det förefaller inkonsekvent att tillåta ett undantag som hänvisar till mängderna i 1.1.3.6. Sverige och Norge vill höra jointmötets synpunkter om den andra meningen i 1.10.4 kan tas bort.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige och Norges gemensamma förslag</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs inte. Vissa delegater föredrog att texten i 1.10.4 förenklades medan andra föredrog att behålla den nuvarande texten, bland annat för att texten i första meningen i 1.10.1.4 skiljer sig mellan ADR och RID. Om det fortfarande bedöms nödvändigt så kan Sverige och Norge lyfta frågan igen på jointmötet.</p>
<p>2022/15</p> <p>INF.17</p> <p>INF.18</p> <p>INF.27</p>	<p>Transport av färgrester- Ändring och tilldelning särbestämmelse 650 och UN 3082 (Sverige)</p> <p>Avfall som består av förpackningsrester samt färgrester klassificerade som UN1263,PGII får transporteras enligt SP 650. Sverige anser att liknade avfall som klassificerats som UN3082 ska få transporteras på samma sätt som UN1263 och föreslår att UN3082 läggs till i SP 650.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Svenskt förslag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget från Sverige i 2022/15 antogs med mindre ändring. Mötet var överens om att multilateralt avtal behöver tas för att lösa detta fram tills ADR/RID 2025 träder ikraft.</p>
<p>2022/19</p>	<p>Förtydligande av innehållet i typgodkännandecertifikat enligt 1.8.7.2.2.1 (Frankrike)</p> <p>I 1.8.7.2.2.1, som antogs under jointmötet september 2021 (2021/23/Rev.1) anges vad som ska ingå i ett certifikat om typgodkännande. Frankrike föreslår en ändring av 1.8.7.2.2.1 så att det tydligare ska framgå vilken information som typgodkännande ska innehålla eller vilka dokument som ska bifogas certifikatet.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> Förslaget antogs med mindre ändring</p>

<p>INF.3</p>	<p>Övergångsbestämmelse för innerbehållaren i en integrerad IBC-behållare (Nederländerna)</p> <p>I samband med harmoniseringen med den 21:a upplagan av FN-rekommendationerna så ändrades 6.5.2.2.4 i ADR/RID 2021. När märkningarna på innerbehållaren inte är tydligt synliga vid kontroll på grund av ytterhöljets konstruktion, ska en kopia på dessa märkningar vara placerade på ytterhöljets föregången av ordet "Innerbehållare". Nederländerna vill införa en övergångsbestämmelse för IBC – behållare som inte är i överensstämmelse med de nya märkningskraven i 6.5.2.2.4 i ADR/RID 2021 men uppfyller övriga krav i ADR/RID.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget</p> <p>Resultat från Joint-mötet Förslaget antogs.</p>
<p>INF.6</p>	<p>Potentiell begränsning av polytetrafluoreten (PTFE) som bland annat används i tätningar och packningar i tankar (ITCO)</p> <p>REACH föreslår en begränsning av tillverkning och leverans av PTFE (polytetrafluoreten). Detta material används vid tillverkning av tätningar och packningar på utrustning monterad på exempelvis tankfordon, cisternvagnar och tankcontainrar. Det finns idag inget lämpligt ersättningsmaterial enligt ITCO och därför uppmanar ITCO att verksamheter som berörs av en potentiell begränsning av PTFE bör kontakta ECHA och delta i samrådsprocessen för att materialet ska få fortsätta att användas.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Endast information</p> <p>Resultat från Joint-mötet Endast information från ITCO som dock starkt uppmanade intressenter att inkomma med synpunkter till ECHA innan juni/juli 2022.</p>
<p>6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)</p>	
<p>INF.13 INF.13/Rev.1</p>	<p>Förslag på mandat för en informell arbetsgrupp om e-learning (IRU)</p> <p>IRU har på tidigare jointmöte lag fram förslag på vägledning för Online repetitionsutbildning för förare. Men förslaget från IRU antogs inte då Joint-mötet ansåg att ett mer grundläggande jobb behöver göras i en informell arbetsgrupp. IRU återkommer nu med ett förslag på mandat för en informell arbetsgrupp.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Endast information och bra att en arbetsgrupp startas upp.</p> <p>Resultat från Joint-mötet Mandat för arbetsgruppen enligt INF.13/Rev.1 antogs med en mindre ändring.</p>

<p>INF.28</p>	<p>Rapport från den informella arbetsgruppens möten om transport av farligt avfall (FEAD). Information om arbetsgruppens möten och deras fortsatta arbete. Arbetsgruppen planerar att hålla ett fysiskt möte i Utrecht eller Haag innan sommaren om det är möjligt.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer arbetsgruppen</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Endast information om pågående arbete</p>
<p>7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)</p>	
<p>INF.19</p>	<p>Transport av elfordon (Storbritannien) Ett företag som genomför fordonstransporter på lastbil, transporterar elfordon från hamnar och distributionscenters. Företaget har för Storbritannien föreslagit att fordonstransporter som transporterar elfordon ska märkas med "EV" så att räddningstjänsten omedelbart får information om att det finns elfordon på transporten vid en eventuell olycka. Storbritannien vill höra jointmötets synpunkter på en sådan märkning.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sent inkommet dokument</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet</u> De synpunkter som framkom på mötet var att man ansåg att märkning inte var nödvändig och att dessa transporter inte innebar någon ökad risk.</p>
<p>INF.22</p>	<p>Information om utvecklingen av plattform för riskhantering (ERA) Information om expertgruppens (EUDG) arbetet med utveckling av plattform för riskhantering vid transport av farligt gods.</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>
<p>8. Kommande arbete (Future work)</p>	
	<p>Nästa Joint-möte kommer att hållas i Geneve 12-16 september 2022.</p>
<p>9. Övriga frågor (Any other business)</p>	
	<p>USA, Storbritannien och EU som företrädare för de 27 medlemsstaterna, uttalade sitt stöd för Ukraina och fördömer Rysslands krig mot Ukraina.</p>
<p>10. Antagande av rapporten (Adoption of the report)</p>	
	<p>Rapporten antogs</p>