



Rapport från möte med OTIF:s ständiga arbetsgrupp för internationell transport av farligt gods på järnväg (RID-arbetsgruppen), den 23 maj 2022

14th Session of the RID Committee of Experts' standing working group

OTIF publicerar officiell rapport här: http://otif.org/en/?page_id=254

Sverige representerades av Katarina Ström, MSB.

Färgmarkeringarna nedan betyder:

Grön = Positivt resultat (antogs/färdigbehandlat)

Gul = Arbete kvarstår

Röd = Negativt resultat (antogs inte/drogs tillbaka)

1. Fastställande av dagordning	
RID-22004-CE-GTP14 INF.1 (Sekretariatet)	Preliminär dagordning Lista över mötesdokument under respektive agendapunkt
2. Närvaro	
OTIF:s sekretariat uppmanade att så många medlemsstater som möjligt deltar för att uppnå resultat som leder till att förslagen kan antas med majoritetsbeslut vid mötet med OTIF:s RID Committee of Experts (RID-kommittén) den 24 maj 2022.	
Ordförande: Caroline Bailleux, Belgien Vice ordförande: Othmar Krammer, Österrike	

Vid mötet deltog 19 kontrakterande parter till RID varav 14 EU-länder. På grund av att en stor andel deltog via länk framgick inte det inte helt vilka som deltog. Följande kan dock bekräftats ha deltagit: Danmark, Finland, Frankrike, Italien, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland och Österrike.

Dessutom deltog Europeiska unionen (EU) och Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA) samt intresseorganisationerna European chemical industry council (CEFIC), European rail supply industry (UNIFE), International union for road-rail combined transport (UIRR), International union of railways (UIC) och International union of wagon keepers (UIP).

3. Godkännande av ändringar till förslag på notifikationstexter till RID 2023

NOT/2023 (OTIF)

Förslag på notifikationstext till RID 2023

Förslag på notifikation av ändringarna till RID som ska träda i kraft den 1 januari 2023 (RID 2023). Dokumentet innehåller samtliga ändringar som RID-arbetsgruppen antog vid det 13:e mötet. RID-arbetsgruppen ska vid det föreliggandemötet ta ställning till de delar av notifikationstexten som saknar markering i dokumentet. Det handlar om ändringar som berör både väg- och järnvägstransporter och som Joint Meeting har antagit preliminära beslut om i mars 2022, men som kräver beslut av RID-kommittén. Efter kompletterande beslut av RID-arbetsgruppen kommer notifikationstexten att läggas fram för RID-kommittén för formellt ändringsbeslut för att träda i kraft den 1 januari 2023.

Resultat:

Förslagen till ändringar till RID 2023 antogs med vissa justeringar och med något undantag. Det finns fortfarande standarder som inte har publicerats och vilka därför inte kan antas för införande i RID. Antagna texter/justeringar framgår i

[OTIF/RID/CE/2022/1](#).

2022/8 (Sekretariatet)

Utdrag från WP.15:s utkast till rapport från det 111:e mötet

Resultat:

Antagna texter och justeringar framgår i [OTIF/RID/CE/2022/1](#). Mötet noterade även det pågående arbetet med att översätta ADR till arabiska, vilket skulle underlätta betydligt för arabisktalande länder att ansluta sig till och implementera ADR. Mötet

	<p>noterade i detta sammanhang att det är en relativt begränsad del av texterna i RID som skiljer sig från ADR. Det vore därför önskvärt att se över möjligheten att översätta dessa texter i RID för att även den ska finnas tillgänglig på arabiska.</p>
2022/7 (OTIF)	<p>Inkludering av begreppet extra stora tankcontainrar i förslaget för rapport över olyckor och tillbud vid transport av farligt gods</p> <p>Förslaget återspeglar vilka typer av inneslutningar som kan komma ifråga vid transport av farligt gods. Sekretariatet föreslog att extra stora tankcontainrar läggs till i förslaget mot bakgrund av att det är en ny typ av behållare med större kapaciteter. Det är därför intressant att särskilja eventuella olyckor och tillbud med denna nya typ av behållare.</p> <p>Resultat: Förslaget, vars föreslagna tillägg även antogs för införande i ADR vid det 111:e mötet med WP.15, antogs.</p>
INF 2 (OTIF)	<p>Märkning för säkerhetsventil</p> <p>Sekretariatet föreslog en mindre textjustering så att lättnaderna i märkningens format formuleras på samma sätt som för övriga märkningslättnader i RID som hänvisar till gränsen 3 000 liter.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs.</p>
INF 5 (Norge och Sverige) INF 6 (UK)	<p>Förenkling och harmonisering av avsnitt 1.10.4</p> <p>Efter förslag från Norge och Sverige beslutade WP.15 vid mötet den 9 – 13 maj att vissa ändringar skulle göras i bestämmelserna om s.k. ”värdeberäknad mängd” i 1.1.3.6 samt i bestämmelserna om transportskydd i 1.10.4 i ADR. Ändringarna innebär att reglerna om transportskydd ska tillämpas för klass 1 när transporten sker enligt lättnaderna i 1.1.3.6 (värdeberäknad mängd) i de fall godset har hög riskpotential. I RID finns motsvarande regler i 1.10.4, men är i stället kopplade till transporter som sker enligt lättnaderna i 1.1.3.1 (c), dvs. transporter som genomförs av företag i samband med deras huvudverksamhet. För att harmonisera texterna i RID och ADR föreslår Norge och Sverige att samma följdändringar görs i 1.10.4 i RID.</p> <p>Resultat:</p>

	<p>Det gemensamma förslaget från Norge och Sverige fick inget stöd då de länder som yttrade sig ansåg att bestämmelserna i kapitel 1.10 då även skulle få inverkan på järnvägstransport som sker i enlighet med 1.1.3.1 (c). Storbritanniens förslag till harmonisering med antagna ändringar i ADR i INF.9 antogs dock.</p>
INF.6 (Sekretariatet)	<p>Redaktionella ändringar till dokument OTIF/RID/NOT/2023 De föreslagna ändringarna gäller endast den tyska respektive franska översättningen.</p> <p>Resultat: Ändringarna antogs.</p>
OTIF/RID/CE/2022/1 (Sekretariatet)	<p>Sammanställning av antagna beslut från det 111:e mötet med WP.15 (9 – 13 maj), samt justeringar antagna vid detta möte, för officiellt beslut av RID-kommittén för införande i RID.</p>
4. Tolkning av RID	
<p>Anmärkning: Inga dokument inkom till denna agendapunkt.</p>	
5. Förslag till ändringar av RID	
(a) Kvarstående frågor	
2022/1 (UIC)	<p>Uppdatering av NHM-koder i tabell B i kapitel 3.2 UIC föreslog NHM-koder (numeriska koder för att klassificera gods som transporteras på järnvägen) för nya UN-nummer som införs i tabell A i kapitel 3.1 i RID 2023. Dessutom ändras koderna för ett stort antal befintliga UN-nummer.</p> <p>Resultat: Förslagen antogs.</p>

2022/2 (OTIF)	<p>Hänvisning till EN 14841 i anmärkningarna till 1.4.3.3 och 1.4.3.7.1 i RID</p> <p>EN 14841 innehåller metoder för lossning av gasol (LPG) i cisternvagnar. Standarden är under revidering och förväntas bli publicerad i juni 2023. Trots att den fortfarande är under arbete vill standardarbetsgruppen under Joint Meeting att RID 2023 hänvisar till standarden, då den enbart innehåller vägledning och inte är obligatorisk att följa.</p> <p>Resultat:</p> <p>Förslaget antogs inte då arbetsgruppen ansåg att RID endast ska hänvisa till standarder som har publicerats.</p>
2022/3/Corr.1 (OTIF)	<p>Märkning av tankar som transporterar komprimerade, kondenserade gaser eller lösta gaser och som är försedda med säkerhetsventiler.</p> <p>RID-arbetsgruppen beslutade vid det 13:e mötet att cisternvagnar på frivillig basis får förses med säkerhetsventiler enligt de nya reglerna som ska träda i kraft för tankfordon och tankcontainrar från och med den 1 januari 2023. Samtidigt beslutade arbetsgruppen att om cisternvagnar förses med sådana säkerhetsventiler ska också samma märkning påföras som för tankfordon och tankcontainrar. Sekretariatet föreslog nu att märkningsregeln som Joint Meeting antagit också blir gällande för cisternvagnar. Det vill säga med bokstäverna "SV" av visst format på båda sidor av cisternvagnen. Övergångsbestämmelser föreslogs också.</p> <p>Resultat:</p> <p>Förslagen i OTIF:s dokument antogs.</p>
2022/4 (UIC) 2022/4/Add.1 (UIC)	<p>Anpassning av punkt 5 i IRS 40471-3 (Kontroll som ska utföras vid försändning av farligt gods) till ändringarna i RID 2023</p> <p>IRS 40471-3 om kontroller som ska utföras vid försändning av farligt gods, behöver anpassas till följd av ändringarna som förväntas ingå i RID 2023. Anpassningen rör den nya särbestämmelsen 398 angående uppgifter i godsdeklarationen för UN 1012 och kontroll av uppgifter i godsdeklarationen och på tanken till följd av att klapptavlor inte längre måste användas. UIC önskar att arbetsgruppen godtar ändringarna som föreslås till IRS 40471-3.</p> <p>Genom Add.1 föreslog UIC ytterligare Anpassningar av punkt 5 i IRS 40471-3 till följd av ändrad vokabulär för reglerna i RID 2023 om datum för nästa kontroll av tankar.</p>

	<p>Resultat: Förslagen antogs som återgivet i OTIF/RID/CE/2022/1.</p>
<p>2022/5 (OTIF)</p>	<p>Särbestämmelse TT4 i 6.8.4 (d) i RID OTIF föreslog att särbestämmelse TT4 tas bort från RID. Särbestämmelse TT4 anger att för vissa frätande ämnen i klass 8 ska cisternvagnar och tankcontainrar kontrolleras invändigt vart 4 respektive 2,5 år för att identifiera korrosionsangrepp. TT4 finns inte i ADR, vilket innebär att vad gäller reglerna för tankcontainrar, som i grunden ska vara harmoniserade, är de olika. Tankarbetsgruppen under Joint Meeting diskuterade olikheterna vid senaste arbetsgruppsmötet och konstaterade att det inte finns några säkerhetsmässiga orsaker till att det finns olikheter och att särbestämmelse TT4 därför kunde tas bort från RID. Tankarbetsgruppen hade konstaterat att tankarna antingen hade en invändig liner eller var konstruerade av finkornstål som i kontakt med fluorvätesyra bildar ett skyddande lager av järnfluorid. Det fanns ingen erfarenhet av olyckor med någon av konstruktionsmetoderna varför gruppen ansåg att det saknades säkerhetsskäl för att införa TT4 i ADR, snarare borde TT4 tas bort från RID.</p> <p>Resultat: Förslaget att ta bort särbestämmelse TT4 antogs. UIC framförde dock vissa tveksamheter då de inte anser bakgrunden till att särbestämmelsen förts in RID är tydlig.</p>
<p>(b) Nya förslag</p>	
<p>2022/6 (UIP) INE7 (ERA)</p>	<p>Krav på vagnar som är utrustade med digitala automatiska kopplingar ("DAC") och krav kopplingssystemen I särbestämmelse TE22 och TE25 finns tekniska regler om att utrusta och konstruera cisternvagnar för transport av vissa gaser i klass 2 och vissa ämnen i klass 3 till 8, i syfte att förebygga buffertklättring och skador vid rangerstötter. UIP föreslog tekniska anpassningar av reglerna så att cisternvagnar kan utrustas och användas med digitala automatiska kopplingar (DAC).</p> <p>Resultat: Mötet stödde förslaget från ERA att anordna work-shops för fortsatt arbete gällande "DAC". ERA bjuder in experterna från RID-arbetsgruppen samt tekniska experter på "DAC". Arbetet behöver vara klart senast i november 2023. ERA bad länderna</p>

	<p>att notera två datum för dessa work-shops; 5 respektive 12 oktober kl. 10.00–17.00. Inbjudan går ut via OTIF. ERA bekräftade även att riskanalyser ses över.</p>
<p>INF.3 (UIP)</p>	<p>Kommentarer på dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2021/34/Rev.1 Rubricerat dokument innehåller bakgrunden till varför nya regler om kontroll och godkännande av tankar ska införas från och med den 1 januari 2023. Dokumentet beskriver bl.a. hur de nya reglerna ska tillämpas och förstås. Under en övergångsperiod om 10 år kan varje fördragspart behålla sina nationella system för kontroll och godkännande, men sedan ska de nya reglerna tillämpas. UIP söker stöd för att dokumentet ska inkludera information om hur cisternvagnar kan kontrolleras och godkännas under övergångsperioden, vilket kan ske på ett liknande sätt eftersom det under flera år i RID har varit möjligt att acceptera varandras kontroller och godkännanden. Kompletterande information skulle kunna framgå av en ny bilaga till dokumentet.</p> <p>Resultat: Diskussion fördes kring de frågor som UIP lyfte i sitt dokument. Sekretariatet och ordföranden för mötet såg över texterna som nu antagits till RID 2023 och konstaterade att det inte finns några problem eller motsättningar i dessa med befintliga bestämmelser i europeisk järnvägsflagstiftning. UIP bekräftade att de inte såg några problem med antagen text. Fortsatt dialog kommer att föras med IUC vad gäller andra frågor.</p>
<p>INF.4 (UIP)</p>	<p>Extra stora tankcontainrar UIP sammanfattar hur arbetet fortskrider med att införa regler i RID för transport av extra stora tankcontainrar – tankcontainrar med volym större än 40 000 liter. Kvarvarande öppna frågor handlar bl.a. om att förebygga risker i samband med rangering, det vill säga påkänningar som kan uppkomma, och förebygga buffertklättring. UIP föreslår att frågorna diskuteras av arbetsgruppen för tank- och fordonsteknik om inte UIP:s förslag 2022/6 (se ovan) antas av RID-arbetsgruppen.</p> <p>Resultat: Frågorna kommer att diskuteras i arbetsgruppen för tank- och fordonsteknik. Det bestämdes att de två första dagarna av nästa möte med RID ST WG kommer avsättas till detta arbete, dvs den 21-22 november. UIP kommer att bistås av ERA i arbetet. Inför detta möte kommer CEFIC att i god tid förbereda ett dokument, vilket beräknas publiceras i slutet av juli, för att bereda möjlighet för övriga deltagare att kommentera skriftligt. Det konstaterades även att TSI i relation till RID behöver ses över.</p>

6. Harmonisering av RID och SMGS, bilaga 2

Anmärkning:

Inga dokument inkom till denna agendapunkt.

7. Information från European Union Agency for Railways (ERA)

INF.8 (ERA)

Information från Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)

ERA har en stående punkt på dagordningen där ERA lämnar information från arbetet inom EU som kan vara av intresse för eller kräva samordning med RID-arbetsgruppen.

Resultat:

ERA informerade om pågående arbete. Huvudsakligen bestod informationen av följande:

- CSM ASLP – antagandet av CSM ASLP av Europeiska Kommissionen pågår. Ett antagande av denna CSM kan komma att ske innan utgången av 2022. För EU-länderna skulle det innebära ett stegvis ikraftträdande inklusive användandet av den nya metoden för rapportering av incidenter och olyckor, där det blir obligatoriskt att använda "ISS" (informationsdelningssystem).
- Information om utveckling av det offentliga gränssnittet för [Risk Management Platform](#) (RMP) (se [INF.22](#) från Joint).
- Länk till olyckor och tillbud anmälda till ERA fr.o.m. 2007: <https://files.fpfis.tech.ec.europa.eu/index.php/s/A6Arm7TffA9d7yb>. Under denna period finns inga rapporter om allvarliga situationer där farligt gods eller tankvagnar varit inblandade.
- Nya texter gällande EU:s järnvägslagstiftning (se punkt 20 i ERA:s dokument).

8. Övriga frågor

Anmärkning:

Inga dokument inkom till denna agendapunkt.

Nästa möte med RID STWG hålls den 21-25 november 2022.
