



Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enheten för säker hantering av farliga ämnen
Brita Skärdin
010-240 5495

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

Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, den 12-16 mars 2018 i Bern

Sverige representerades av Brita Skärdin, Johan Karlsson och Henric Strömberg, MSB, enheten för säker hantering av farliga ämnen.

Vid mötet deltog 21 nationer med rösträtt samt 11 internationella intresseorganisationer inom farligt gods området. Dessutom närvarade European Union (EU), European Railway Agency (ERA), Committee of the Organization for Cooperation between Railways (OSJD) och Intergovernmental Organization for International Carriage by Rail (OTIF).

Följande nationer deltog med rösträtt:

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

Följande internationella intresseorganisationer var representerade:

Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA); 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 Liquefied Petroleum Gas Association (AEGPL); International Association of the Body and Trailer Building Industry (CLCCR); International Road Transport Union (IRU); International Tank Container Organisation (ITCO); International Union of Private Wagons (UIP); 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)	
<p>/149 + /149/Add.1 INF.2</p>	<p>Agenda för mötet Lista över dokument under varje agendapunkt Tidtabell för möte,</p>
2. Tankar (Tanks)	
<p>2018/6</p>	<p>6.8.2.1.23 Svetsmetoder, nivå på svetsprocedurprov (Polen) För att få ett harmoniserat arbetssätt vill Polen klargöra vilken nivå på svetsprocedurprovet som ska väljas enligt EN ISO 15614-1: 2017. Denna standard hänvisas till i EN 14025: 2013 och EN 14025: 2013 + A1: 2016, vilka ingår i tabellen i 6.8.2.6.1. Polen förslår att nivå 2 ska tillämpas, främst för att standarden anger att i de fall inga specifika bestämmelser finns ska nivå 2 tillämpas, och dels för att nivå 2 ger en högre säkerhetsnivå än nivå 1. Även i bilagan ZA till Direktiv 2014/68/EG (PED) indikeras att nivå 2 ska användas.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige är positivt till förslaget men kommer att avvakta diskussionen på mötet och göra slutligt ställningstagande när mer fakta finns tillgängligt.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> De flesta experter ansåg att nivå 2 var den svetsmetod som skulle tillämpas och den metod som tillverkare och verkstäder redan använder sig av. Frankrike avsåg dock att komma tillbaka med ett förslag och underlag vid ett senare tillfälle för att motivera en tillämpning av nivå 1, utan att sänka säkerhetsnivån.</p>
<p>2018/8</p>	<p>Mall för tankskylten på ADR/RID tankar med farligt gods (Storbritannien) Vid arbetet inom CEN:s tekniska kommitté 296 om provning, kontroll och märkning av tankar diskuterades om mallen för tankskyltar ska förbli inom standard EN 12972 (Behållare för transport av farligt gods - Provning, kontroll och märkning av metalliska behållare) eller om motsvarande krav ska införas i kapitel 6.8 i ADR. Vid septembermötet 2017 ville Storbritannien (INF.11) få synpunkter på detta. De återkommer nu med ett förslag på utformning av nya mallar för märkskyltar till fasta tankar, avmonterbara tankar etc. i kapitel 6.8 för att harmonisera med bestämmelserna för UN-tankar i kapitel 6.7. Detta är en del av arbetet inom arbetsgruppen om inspektion och certifiering av tankar.</p>

	<p>Förslaget är framtaget att gälla märkning av nya tankar, tillverkade efter 30 juni 2019.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Stödjer förslaget, men skulle gärna se att bestämmelserna harmoniseras när det gäller placeringen av skylten.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs ej då flertalet experter ansåg att nya tankskyltar inte gav något mervärde och att dagens skyltar fungerar bra. Ett problem är att behovet av information varierar mellan olika tanktyper samt att branschen kan ha svårt att anpassa sig till. Arbetsgruppen ansåg snarare att mallarnas utseende borde återfinnas i standard EN 12561-1. Standarden skulle då kunna arbetas fram av CEN/TC 296.</p>
2018/9	<p><u>Svetsmetoder i enlighet med 6.8.2.1.23, svetsning på tankar (UIP)</u> UIP:s förslag syftar till att klargöra ansvar vid godkännande av svetsar i samband med ombyggnad eller reparation av tankar. Frågan har tidigare diskuterats på senaste Joint-mötet men även inom arbetsgruppen om inspektion och certifiering av tankar. Vid arbetsgruppens möte i december beslutades att UIP skulle presentera ett officiellt förslag till Joint-mötet med följande ändringar i 6.8.2.1.23 :</p> <p><i>“The ability of the manufacturer, or the maintenance shop in case of modification or repair, to perform welding operations shall be verified by the inspection body performing the relevant inspection. A weld quality control and assurance system shall be operated by the manufacturer or the maintenance shop performing modification or repair.”</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet beslutade att införa två separata meningar som riktar sig till tillverkaren och underhållsverkstaden i 6.8.2.1.23:</p> <p><i>The ability of the manufacturer to perform welding operations shall be verified and confirmed by either the competent authority or by the body designated by this authority.</i></p> <p><i>The ability of the maintenance or repair shop to perform welding operations shall be verified and confirmed by the inspection body according to 6.8.2.4.5.</i></p>
2018/11	<p><u>Användning av Austenitiskt-ferritiskt rostfritt stål för konstruktion av tankar enligt 6.8.5 i RID/ADR (Frankrike)</u> I diskussionen vid Joint-mötet i september kring Tysklands INF 13 framkom att austenitiskt-ferritiskt rostfritt stål saknades i 6.8.5.1.2 (a). Ett förslag på ändring presenterades under såväl WP.15 som RID-mötet i november men inga beslut</p>

	<p>fattades eftersom lägsta tillåtna drifttemperatur måste verifieras av Tankarbetsgruppen. Frankrike förslår en lägsta tillåtna drifttemperatur -60 C för austenitiskt-ferritiskt rostfritt stål för tankar där ett provtryck på minst 10 bar krävs enligt kapitel 6.8.5 i RID/ADR.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget från Frankrike antogs angående införande av Austenitiskt-ferritiskt rostfritt stål, ner till -60° under 6.8.5.1.2 (a).</p> <p><i>"– austenitic-ferritic stainless steels, down to a temperature of -60 °C"</i></p>
<p>2018/12</p>	<p>Riktlinjer till EN 13094:2015, Behållare för transport av farligt gods – Metalliska behållare med arbetstryck mindre än 0,5 bar – Beräkning och tillverkning (Frankrike)</p> <p>CEN:s tekniska kommitté 296 har genomfört en revidering av EN 13094 Behållare för transport av farligt gods – Metalliska behållare med arbetstryck mindre än 0,5 bar – Beräkning och tillverkning, som tyvärr inte hinner att införas i RID/ADR 2019. Frankrike vill därför att viktiga ändringar i standarden läggs upp i en guide på UNECE:s- och OTIFs webbsidor för underlätta tillämpningen av EN 13094 och RID/ADR vid konstruktion av dessa tankar.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet beslutade att införa en notering i kolumn 2 i tabellen 6.8.2.6.1 för standard EN13094:2015 enligt:</p> <p><i>“NOTE: see also the guideline on the UNECE website.”</i></p> <p>Dessa riktlinjer för hur standarden EN 13094: 2015 ska tillämpas, för att följa ADR 2017 och 2019, ska publiceras på UNECE webbplats under Guidelines.</p>
<p>INF.9</p>	<p>Språklig rättelse av förslag 2018/12 (Frankrike)</p> <p>Frankrike har uppmärksammat brister i den engelska översättningen till texten i förslag 2018/12 eftersom den franska och engelska versionen av EN 13094:2015 inte är helt språkligt ensade.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Se ovan</p>

<p>2018/13</p>	<p>Elektroniskt signerade tankcertifikat (Frankrike) Frankrike vill förtydliga i kapitel 6.8 i RID/ADR att certifikat för godkännande och återkommande kontroll av tankar kan undertecknas och överföras elektroniskt.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget men vill höra mötets synpunkter på hur säkerheten säkerställs.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Tankarbetsgruppen bekräftade sitt tidigare ställningstagande att elektroniskt signerade dokument skall godkännas. Flera medlemsländer tillämpar detta redan idag.</p>
<p>INF.6</p>	<p>Ändring av franska översättningen i 6.8.2.3.4 (Frankrike) Frankrike föreslår en ändring i den franska versionen av 6.8.2.3.4 för att undvika missförstånd. Ändringen avser översättningen av begreppet ”modification”.</p> <p><i>”To avoid misunderstanding, we consider necessary to amend the French version of 6.8.2.3.4 to replace “modification” by “transformation”</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige har inget att invända.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Rör endast franska versionen</p>
<p>INF.10</p>	<p>Tolkning av märkningskraven enligt 6.8.2.5.2 och 6.8.3.5.6 (Nederländerna) Nederländerna vill ha mötets synpunkter på hur märkningen av tankar enligt kraven i 6.8.2.5.2 och 6.8.3.5.6 ska tolkas. Frågan kommer behandlas i Tankarbetsgruppen.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige vill gärna se att bestämmelserna förtydligas när det gäller placeringen av skylten.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Flera experter ansåg att uppgifterna i 6.8.2.5.2 samt 6.8.3.5.6 ska vara synliga då de ska kunna kontrolleras av tillsynsmyndigheten. Tankarbetsgruppen enades också om att bestämmelserna i 4.3.3.3.2 behöver ses över (krav att täcka över uppgifter om gaser). Nederländerna uppmanades att arbeta fram ett officiellt förslag till ett framtida möte.</p>
<p>INF.11</p>	<p>Rapport från Tankarbetsgruppens möte i London 12-14 dec 2017 Arbetsgruppen gick igenom de förslag till ändringar i delavsnitt 1.8.7 om förfarande för bedömning av överensstämmelse och återkommande kontroll som presenterades i dokument 2017/38</p>

	<p>Därmed kunde arbetsgruppen komma överens om förfarandet vid ”Övervakning av sökandes interna kontrolltjänst”.</p> <p>Arbetsgruppen kom överens om att en individ skulle kunna utnämnas som ett kontrollorgan, så länge den individen uppfyllde alla förutsättningar för ett kontrollorgan.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Dokumentet är i första hand ett informationsdokument avseende kommande förslag. Sverige ställer sig positivt till det arbete som utförs av arbetsgruppen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Joint-mötet stöder Tankarbetsgruppens fortsatta arbete.</p> <p>Nästa möte för arbetsgruppen (8:de mötet) hålls den 2-4 maj i London då arbetet med delavsnitt 1.8.6 och 1.8.7 samt kapitel 6.8 fortsätter.</p>
<p><u>INF.17</u></p>	<p><u>Avsändarens ansvar vid transport av kylda kondenserade gaser i cisternvagnar och tankcontainrar (UIC)</u></p> <p>Tolkning av bestämmelse 5.4.1.2.2 (d) i RID.</p> <p>Ska avsändaren i godsdeklaration uppge när den faktiska hålltiden upphör endast för lastade cisternvagnar och tankcontainrar, eller ska hålltiden även anges för tömda ej rengjorda cisternvagnar och tankcontainrar.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sveriges tolkning är att avsändaren i godsdeklarationen uppger hålltiden för både lastade och tömda ej rengjorda cisternvagnar och tankcontainrar.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Mötet delade branschens (UIC) åsikt att det är viktigt att bestämma den faktiska hålltiden för tömda ej rengjorda tankar men att det kan vara svårt att beakta tankens begränsade innehåll och okända trafikförhållanden. EIGA, som tagit fram riktlinjer, uppmanades att se över riktlinjerna efter att frågan uppmärksammats och återkomma med ett officiellt dokument.</p>
<p><u>INF.19</u></p>	<p><u>Rapport från RID expertkommitténs arbetsgrupp om tank och fordonsteknik som hölls i Hamburg 30-31 januari 2018 (OTIF)</u></p> <p>RID expertkommitténs arbetsgrupp om tank och fordonsteknik höll ett möte där de tekniska detaljerna på BASFs nya 45 och 52 fot tankcontainer med kapacitet på upp till 73 500 liter diskuterades.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Dokumentet är i första hand ett informationsdokument. Sverige ställer sig positivt till det arbete som utförs av arbetsgruppen.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Mötet beslutade att införa en fotnot 2 i RID/ 1 i ADR efter ”Tankcontainrar” i 6.8.2.1.2 enligt:</p>

	<p>^{2/1} Se även 7.1.3</p> <p>Tankarbetsgruppen ansåg att väggjockleken på tankarna och provtrycket för förslutningar på öppningar behöver utredas vidare i RIDs arbetsgrupp på tank och fordonsteknik.</p>
<p>INF.32 Rev.</p>	<p>6.8.2.2.10 Öppningstryck sprängbleck (Frankrike)</p> <p>Frankrike ger ett förslag på ny text på en ändring i 6.8.2.2.10 som beslutades på Joint-mötet i mars 2017 gällande öppningstryck på sprängbleck.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Mötet beslutade att ändra första meningen i andra stycket i 6.8.2.2.10 för RID/ADR 2019 till följande:</p> <p><i>“Except for tanks intended for the carriage of compressed, liquefied or dissolved gases where the arrangement of the bursting disc and safety valve shall be such as to satisfy the competent authority, burst pressures of the bursting disc shall satisfy the following requirements:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>the minimum burst pressure at 20 °C, tolerances included, shall be greater than or equal to 0.8 times the test pressure,</i> - <i>the maximum burst pressure at 20 °C, tolerances included, shall be less than or equal to 1.1 times the test pressure, and</i> - <i>the burst pressure at the maximum service temperature shall be greater than or equal to the maximum working pressure.”</i>
<p>INF.36</p>	<p>Tankar med en tvärsnittssektion som är konkav 6.8.2.1.18 (Tyskland)</p> <p>Tyskland föreslår ta bort hak-parentesen runt fotnot 4/2 i 6.8.1.18 i RID/ADR 2021.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Förslaget antogs, vilket innebär att icke cirkulära tvärsnitt blir tillåtna vid ex manhål.</p>
<p>INF.40</p>	<p>Ändring i tabellen i 6.8.2.6.1 (Frankrike)</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Förslaget antogs att införa en anmärkning till standard EN 14432: 2014, <i>Transportbehållare för farligt gods - Utrustning för transportbehållare av kemikalier i vätskeform och flytande gaser - Utblåsningsventiler och inluftventiler</i> och EN 14433: 2014, <i>Transportbehållare för farligt gods - Utrustning för transportbehållare av kemikalier i vätskeform och flytande gaser - Bottventiler</i>, andra kolumnen, i tabell 6.8.2.6.1 med lydelsen:</p> <p><i>“ NOTE: This standard may also be used for gravity-discharge tanks. “</i></p>

INF.41	<p>Användningen av ultraljud vid oförstörande provning av austenitiskt ferritiskt rostfritt stål (Storbritannien)</p> <p>Storbritannien vill införa en textändring i 6.8.2.1.23 för användning av ultraljudstester av svetsfogar på austenitiskt-ferritiskt rostfritt stål. Detta för att verifiera att inte kvalitén på svetsarna försämras med en sådan testmetod.</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p> <p>Förslaget antogs ej då nästa version av standard EN 12972 inte tillåter kontroll av svetsar med ultraljud.</p>
---------------	--

INF.47	<p>Tankarbetsgruppens rapport</p> <p>För detaljerad redovisning av ovanstående förslag och tillhörande diskussioner hänvisas till Tankarbetsgruppens rapport som återfinns i INF.47</p>
---------------	--

3. Standarder (Standards)

2018/7	<p>Information om arbetet rörande farligt gods inom CEN</p> <p>CEN informerar Joint-mötet om standardiseringsarbetet. Standarder som är nya under arbete (new work items) är följande:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Reference</th> <th>Title</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>prEN ISO 10460</td> <td>Gas cylinders - Welded aluminium-alloy, carbon and stainless steel gas cylinders - Periodic inspection and testing (ISO/DIS 10460:2017)</td> </tr> <tr> <td>prEN 13922 rev</td> <td>Tanks for transport of dangerous goods - Service equipment for tanks - Overfill prevention systems for liquid fuels</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> <p>”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.</p> <p>Standarder vid Stage 2:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">Reference</th> <th>Title</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>EN 14071_2015_prA1_2017</td> <td>LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG tanks – Ancillary equipment</td> </tr> <tr> <td>prEN 13175_2017</td> <td>LPG Equipment and accessories - Specification and testing for Liquefied Petroleum Gas (LPG) pressure vessel valves and fittings</td> </tr> </tbody> </table>	Reference	Title	prEN ISO 10460	Gas cylinders - Welded aluminium-alloy, carbon and stainless steel gas cylinders - Periodic inspection and testing (ISO/DIS 10460:2017)	prEN 13922 rev	Tanks for transport of dangerous goods - Service equipment for tanks - Overfill prevention systems for liquid fuels	Reference	Title	EN 14071_2015_prA1_2017	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG tanks – Ancillary equipment	prEN 13175_2017	LPG Equipment and accessories - Specification and testing for Liquefied Petroleum Gas (LPG) pressure vessel valves and fittings
Reference	Title												
prEN ISO 10460	Gas cylinders - Welded aluminium-alloy, carbon and stainless steel gas cylinders - Periodic inspection and testing (ISO/DIS 10460:2017)												
prEN 13922 rev	Tanks for transport of dangerous goods - Service equipment for tanks - Overfill prevention systems for liquid fuels												
Reference	Title												
EN 14071_2015_prA1_2017	LPG equipment and accessories - Pressure relief valves for LPG tanks – Ancillary equipment												
prEN 13175_2017	LPG Equipment and accessories - Specification and testing for Liquefied Petroleum Gas (LPG) pressure vessel valves and fittings												

prEN 14025_2017	Tanks for the transport of dangerous goods - Metallic pressure tanks - Design and construction
prEN ISO DIS 14245_2017	Gas cylinders - Specifications and testing of LPG cylinder valves - Self-closing
FprEN ISO DIS 15995_2017	Gas cylinders - Specifications and testing of LPG cylinder valves - Manually operated

Standarder vid Stage 3 och 4:

Reference	Title
FprEN 12807_2017	LPG equipment and accessories - Transportable refillable brazed steel cylinders for liquefied petroleum gas (LPG) - Design and construction
FprEN ISO/FDIS 21028-2:2018	Cryogenic vessels - Toughness requirements for materials at cryogenic temperature - Part 2: Temperatures between -80 degrees C and -20 degrees C (ISO/FDIS 21028-2:2017)
ISO EN ISO 14246:2014/Amd 1:2017	Gas cylinders - Cylinder valves - Manufacturing tests and examinations - Amendment 1 (ISO 14246:2014/Amd 1:2017)
FprEN 12972_2018	Tanks for transport of dangerous goods - Testing, inspection and marking of metallic tanks
FprEN 13317_2018	Tanks for transport of dangerous goods - Service equipment for tanks - Manhole cover assembly

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

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

INF.29
INF.29 Rev.1

Information om pågående arbete inom CEN (CEN)

Dokumentet innehåller medlemsstaternas kommentarer på standarderna som finns i dokumentet 2018/7

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Se kommentar under dokument 2018/7 ovan.

4. Tolkning av RID/ADR/ADN

2018/5
INF.3

Tillämpning av tilläggsbestämmelse CW24/CV24 (Polen)

Polen vill ha Joint-mötets syn på tillämpningen av CW24/CV24:

- Kan organiska peroxider (klass 5.2) som är förpackade enligt RID/ADR ställas på en träpall?
- Finns behov att förtydliga CW 24/CV 24 vad gäller organiska peroxider?
- Finns behov att harmonisera bestämmelserna i RID/ADR avseende CW24/ CV24 för UN 1796 Nitriersyra blandning och UN 1826 Nitriersyrablandning, använd? I nuvarande RID gäller CW24 för både förpackningsgrupp I och II för UN 1796 och UN 1826 medan i ADR gäller CV24 för endast förpackningsgrupp I för dessa UN-nummer.
- Finns behov att införa CW24/CV 24 i kolumn 18 i Tabell A
För UN 2031 Salpetersyra med minst 65 % men högst 70 % ren syra

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

- Ja, eftersom trä- och papplådor är tillåtna för dessa ämnen enligt förpackningsinstruktionerna. Trä är inte lättantändligt.
- Nej, texten behöver inte förtydligas
- Ja reglerna bör harmoniseras dvs RID bör anta ADR:s bestämmelser dvs CW24 bör tas bort från UN 1796 och UN1826 förpackningsgrupp II. För förpackningsgrupp I ska CW24/CV24 stå kvar.
- Ja UN 2031 salpetersyra med minst 65% men högst 70% bör ha CW24/CV24.

Resultat från Joint-mötet:

Mötet kom fram till följande:

- Mötet menade att åtminstone träpallar är tillåtna för dessa ämnen. "readily flammable" var avsett för fyllnadsmaterial som hö, papper, vegetabiliska fibrer etc.
- Om Polen och CEFIC vill förtydliga texten ytterligare ombads de att återkomma med ett nytt dokument som reder ut begreppet "readily flammable" och om det kan ersättas.
- Avseende skillnaden i RID/ADR så bör de harmoniseras redan till ADR 2019. Joint-mötet föreslår att UN1796 och UN1826 ska tilldelas CW24 i RID.
- UN2031 tilldelas CV24 i ADR

INF.14

Tillämpning av tilläggsbestämmelse CW24/CV24 (CEFIC)

CEFIC ger sin syn på de frågor som Polen ställer i dokument 2018/5 "Tillämpning av tilläggsbestämmelse CW24/CV24".

Resultat från Joint-mötet

Se ovan

INF.16
INF.43

Harmonisering mellan reglerna för etiketter och storetiketter (UIC)

UIC föreslår att information som är tillåten på etiketter även ska tillåtas för storetiketter. Exempel på detta är UN-nummer eller text som förtydligar fara

	<p>under farosymbol. Förslaget innebär ett tillägg i beskrivning av storetiketter under 5.3.1.7.1.</p> <p><i>“The deviations specified in 5.2.2.2.1, 5.2.2.2.1.3 and 5.2.2.2.1.5 for danger labels shall apply analogously for placards.”</i></p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u></p> <p>Sverige är inte övertygad att det är en bra idé då text och symbol tar bort fokus från symbolvärdet. Kontakter kommer att tas med räddningstjänsten.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Många var positiva till förslaget i princip men de ville ha en mer specifik hänvisning till de olika delavsnitten i 5.2.2.2 eller att bestämmelserna skulle skrivas ut i sin helhet i 5.3.1.7.1.</p> <p>UIC återkom under mötet med INF.43 som preciserar de olika delavsnitten i 5.2.2.2. INF.43 stöddes av mötet. Ryssland insisterade dock eftersom inte fanns någon rysk översättning till INF.43.</p> <p>Föreslagen text i INF.43 antogs inom hak-parantes för att beslut ska kunna ske på WP15 och RID-mötet i maj så att bestämmelserna ska kunna gälla i ADR 2019.</p>
<p>INF.39</p>	<p>Återanvändning av förpackningar vid transport av farligt gods som avfall (Frankrike)</p> <p>Frankrike frågar övriga länder om det finns intresse att ta fram bestämmelser för transport av farligt gods som avfall i redan använda förpackningar. Frankrike vill veta om det finns den typ av undantag i nationella bestämmelser redan i dag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u></p> <p>Flera medlemsländer menade att de löst problemet genom nationella bestämmelser enligt Artikel 6 i RID/ADR/ADN direktivet 2008/68/EC. De välkomnade dock Frankrikes förslag att skicka ut en enkät med frågor om hur man löst det på nationell nivå och om det finns behov att införa internationella bestämmelser.</p>
<p>5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)</p>	
<p>5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)</p>	
<p>2018/1</p>	<p>Ändring av texten gällande språkkrav för märkning av kollin enligt 5.2.1.5 (Tyskland)</p> <p>Tyskland hakar här på Sveriges förslag från senaste Joint-mötet. De anser att språkkraven i tillägsbestämmelserna i 5.2.1.5 för märkning av kollin i klass 1 är otillräckliga. Kravet att märka på ett av avsändarländernas språk är särskilt svåra att uppfylla vid returleveranser av oanvänt material och det sker stopp i flera länder.</p> <p>Tyskland ger förslag på alternativ. Alternativ 2 har med Italienska som officiellt språk för RID.</p>

	<p>ALT.1 Amend the second sentence of RID/ADR/ADN 5.2.1.5 as follows:</p> <p>“The mark, which shall be clearly legible and indelible, shall be in <u>one or more languages, one of which must be French, German or English, unless any agreements concluded between the countries concerned in the transport operation provide otherwise.</u>”</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer Tyskland men vi tycker att motsvarande text även bör in på övriga ställen som anger språkkrav på förpackningar.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs. Text på engelska, tyska eller franska ska alltid finnas förpackningar innehållande klass 1. Det hindrar dock inte att ha texten på ytterligare andra språk.</p> <p>Flera länder menade också att motsvarande text bör införas på andra ställen i RID/ADR vilket i så fall måste göras i ett specifikt förslag.</p>
<p>2018/2 INF.44</p>	<p>Förtydligande av bestämmelserna för skydd av ventiler i 4.1.6.8 (a) till (e) (Tyskland)</p> <p>Då tilläggskomponenter (ex. hanteringssanordning eller adapter) sitter fast på ventiler under hela transporten, föreslår Tyskland ett förtydligande av bestämmelsen som tydliggör att behållare med tilläggskomponenter även inkluderas vid bedömning av skyddsalternativ enligt 4.1.6.8 (a) till (e). Se förslaget på nytt stycke i slutet av 4.1.6.8:</p> <p>“If valves are fitted with other components which are to remain in place during transport (e.g. handling device or adapter), these shall be included in the assessment.”</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Mötet stödde förslaget i princip. Några menade dock att ordet ”assessment” bör förtydligas. I INF.44 har Tyskland formulerat om texten. Denna text antogs.</p>
<p>INF.8</p>	<p>Korrigerig av tabell 1.1.3.6.3, värdeberäknad mängd (Tyskland).</p> <p>I kapitel 3.2, tabell A, har UN 3132 transportkategori o och bör därför införas i tabell 1.1.3.6.3, under transportkategori o, klass 4.3, efter UN 3131.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs utan diskussion och ändringen införs i ADR 2019.</p>

<p>INE.20</p>	<p>2019 Ändringar av RID/ADR , bestämmelse 5.3.1.2 (OTIF) OTIF föreslår att reglerna för storetiketter ska vara samma för alla typer av container, förutom på flexibla bulkcontainers, se förslaget på ändring av 5.3.1.2 nedan.</p> <p>In the title, after "containers," , insert: "bulk containers,".</p> <p>Amend the paragraph after the Note to read as follows: "The placards shall be affixed to both sides and at each end of the container, bulk container, MEGC, tank-container or portable tank and to two opposite sides in the case of flexible bulk containers."</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs utan diskussion och ändringen införs i ADR 2019.</p>
<p>INE.37</p>	<p>Nya bestämmelser om litiumbatterier – testrapport (Tyskland) Tyskland vill med detta dokument förlänga övergångsperioden för undantaget för litiumbatterier som inte uppfyller kraven i 2.2.9.1.7 (g). Förslaget är att dessa batterier får transporteras t.o.m. 31 december 2019.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs utan diskussion och ändringen införs i ADR 2019.</p>
<p>5 (b) Nya förslag (New proposals)</p>	
<p>2018/10</p>	<p>Online repetitionsutbildning för ADR-förare (IRU) IRU föreslår att ändra i 8.2.2.5.2 så att det vid repetition som ”allomfattande kurs” ska det vara möjligt att genomföra halva kurstiden som av e-learning, dvs. 1 dag lärarledd och 1 dag vid datorn.</p> <p>Noteras bör att i Sverige är det inte möjligt att gå en ”allomfattande kurs”.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer inte förslaget dels för att vi inte har ”allomfattande kurser” i Sverige och dels för att en sådan bestämmelse skulle kunna tolkas så att den datorbaserade utbildningen Sverige redan har, inte längre blir tillåten.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Några länder menade att detta ska regleras på nationell nivå medan andra tyckte att om e-learning skulle tillåtas måste det regleras i RID/ADR/ADN. Det restes även frågetecken kring e-learning i form av distans-utbildning. Motsvarande diskussion har förts på det 103:dje WP15-mötet.</p>

	<p>En lång diskussion med många olika synpunkter slutade i att IRU ombads återkommer med ett nytt förslag i september utifrån de synpunkter som framkom vid mötet.</p>
<p>2018/L4 INF.7</p>	<p>Märkning av vagnar och containrar lastade med begränsad mängd (Sverige)</p> <p>Sverige anser att det finns problem med skyltar och märkning av vagnar och storcontainrar som innehåller både begränsade mängd och annat farligt gods. Enligt RID 3.4.13 (a) och (b) kan en vagn eller storcontainer endast märkas med storetiketter för de fall som farligt gods kräver storetiketter. Enligt punkt 3.4.13 b i ADR är samma märkning möjlig för vägtransporter. Det betyder att en enhet kan mer eller mindre vara full med begränsad mängd, utan att den dominerade faran för lasten speglas, då endast etiketter för det farliga gods som kräver märkning enligt 5.3.1 finns märkt på vagnen eller storcontainern. Detta återspeglar inte nödvändigtvis den faktiska risken. Därför föreslår Sverige att bestämmelserna om märkning av begränsade mängd ändras så att det alltid krävs LQ-märket för transporter över 8 ton.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Ett svenskt förslag.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> De flesta som kommenterade förslaget var inte positiva. De menade att gods förpackat som begränsad mängd inte utgör någon större risk och att säkerheten inte ökar genom att sätta på en Limited Quantity-skylt. De såg inga eller små fördelar med att ändra texten. De tyckte också att ändringen är av teoretisk natur. Vi fick stöd från 3 länder. Eventuellt kan vi komma tillbaka med ett nytt förslag och då trycka på tunnelsäkerhet vid vägtransport</p>
<p>INF.4</p>	<p>Ändringen gäller bara den franska utgåvan (Frankrike)</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Förslaget påverkar inte den svenska utgåvan.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs, och förslaget kommer även tas till FN:s-subkommitté</p>
<p>INF.5</p>	<p>Högsta tillåtna tryck för aerosolbehållare (FEA)</p> <p>Syftet med förslaget är att harmonisera 6.2.6.1.5 i RID/ADR med aerosoldirektivet (75/324/EEG). I direktivet har det maximala tillåtna trycket hos aerosolbehållare innehållande icke brännbara gaser höjts från 13,2 till 15 bar.</p> <p>FEA ger förslag på 2 alternativ till text enligt nedan:</p> <p><u>OPTION 1 (streamlined)</u></p> <p>“The internal pressure of aerosol dispensers at 50 °C shall exceed neither two-thirds of the test pressure nor 1.5 MPa (15 bar).”</p> <p><u>OPTION 2 (with full detailed)</u></p>

	<p>“The internal pressure of aerosol dispensers at 50 °C shall exceed neither two-thirds of the test pressure nor 1.2 MPa (12 bar) when using flammable liquefied gases, 1,32 MPa (13.2 bar) when using non-flammable liquefied gases, and 1.5 MPa (15 bar) when using non-flammable compressed or dissolved gases.”</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer alternativ 2 i förslaget.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Ingen var emot förslaget. Mötet stödde förslag 2 men var inte villig att fatta beslut på detta INF. FEA ombads komma tillbaka med ett officiellt dok och eventuellt ta upp frågan på FN:s-subkommitté i juni.</p>
INF.12	<p>Förslag att ta bort referenser till EU direktiv i tabellen i 6.2.4.1 (Ryssland) I kapitel 6.2 finns referenser till 84/525/EEC, 84/526/EEC och 84/527/EEC som Ryssland vill ta bort.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige stödjer inte förslaget då direktiven innehåller bestämmelser om konstruktionskrav för gasflaskor.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Efter en längre diskussion beslutade mötet att dessa referenser måste finnas kvar så länge det inte finns några andra alternativ. Problemet diskuterades redan 2011, enligt rapport ECE/TRANS/WP.1/AC.1/122 paras 20 och 21. Ryssland ombads också att återkomma med ett officiellt dokument till nästa möte.</p>
INF.23	<p>Kommentarer till INF.12 (ECMA och EIGA) Förklarar att denna fråga fanns på Joint-mötets agenda 2011. Det uppmärksammades då att dessa standarder kommer att upphöra att gälla. Ett arbete påbörjades för att ersätta dem men arbetet avbröts då man inte kunde se någon utveckling i dessa nya standarder. Vid Joint-mötet 2011 beslutades att referensen till dessa standarder ska behållas i RID/ADR/ADN tills det finns tillgång till motsvarande konstruktionskrav på annat ställe.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Se ovan</p>

<p>INF.15</p>	<p>Införande av nytt farlighetsnummer 836 (Spanien) Förslaget till nytt farlighetsnummer gäller ämnen med etikett 8+3+6.1 (frätande, brandfarligt, giftigt) i tabell A, kolumn (5) för att bättre beskriva ämnenas faror. De aktuella ämnena är UN 2683 Ammoniumsulfidlösning samt UN 3484 Hydrazinvattenlösning, brandfarlig. Förslaget utelämnar UN 2029 Hydrazin, vattenfri då ämnet ej är tillåten för tanktransport och saknar farlighetsnummer.</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget men skulle hellre se att mötet tog ett helhetsgrepp och ser på övriga ämnen som har fler etiketter i kolumn (5) och vars farlighetsnummer skulle kunna korrigeras.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Meningarna var delade avseende förslaget och det att krävs en hel del arbete innan en ändring kan göras. Först måste man identifiera alla UN-nummer där det finns 2 eller fler etiketter angivna i kolumn (5) i RID/ADR/ADN.</p> <p>Tyskland påtalade bl.a. att det finns bara 3 nummer på den orangevärgade skylten och om vi även i fortsättningen vill ha en dubblering när faran är stor måste det finnas ett system för hur man ska fördela dessa nummer.</p> <p>Spanien ombads komma tillbaka med ett officiellt utifrån kommentarer på mötet. Spanien välkomnar också information om fler UN-nummer det kan vara problem med.</p>
<p>INF.18</p>	<p>Ändring av definitionen ”flampunkt” i ADR/ RID 1.2.1 (Tyskland) Ett förslag att lägga till ”Fp” som en förkortning av "flash-point" i RID/ADR 1.2.1 enligt nedan: "Flash-point (Fp)" means the lowest temperature of a liquid at which its vapours form a flammable mixture with air;"</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Sverige stödjer förslaget i sig men förslaget behöver lyftas till FN:s subkommitté för att harmonisera med samtliga transportslag.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Tyskland fick mycket litet stöd för förslaget då flera länder påtalade svårigheten med en förkortning som inte är kopplad till stavningen av ordet på olika språk. Tyskland drog tillbaka förslaget. De löser problemet i ADN i stället.</p>
<p>INF.21</p>	<p>7.5.11 Ändring av tillägsbestämmelse CV36 (Schweiz) På WP.15 – mötet lade Schweiz fram ett förslag till ändring av CV36 gällande gasutbyte mellan last- och förarutrymme. Det första förslaget beslutades att omarbetas till Joint-mötet då det gäller fler transportslag. Förslaget är framtaget för att uppfylla bestämmelserna om kollin innehållande kyl- eller konditioneringsmedel (5.5.3.3.3).</p>

	<p>“CV36 Packages shall preferably be loaded in open or ventilated vehicles or open or ventilated containers. If this is not feasible and packages are carried in other closed vehicles or containers, gas exchange between the load compartment and the driver’s cab shall be prevented; and the cargo doors of the vehicles or containers shall be marked with the following in letters not less than 25 mm high: ‘WARNING CLOSED MEANS OF CONTAINMENT OPEN WITH CAUTION’ This shall be in a language considered appropriate by the consignor.”</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Sverige har inget problem med befintlig text.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Några medlemsländer stödde förslaget men majoriteten ansåg att det behövdes ytterligare justeringar för att antas. Branschorganisationerna EIGA och AEGPL avser tillsammans med Schweiz att återkomma med ett officiellt dokument till höstens möte.</p>
<p>INF.22</p>	<p>Anpassning av de olika språkversionerna (Italien) Ett dokument som visar vissa skillnader mellan den tyska, franska och engelska versionerna i RID/ADR. Förslag på översättningar för att få bättre överensstämmelse mellan språken.</p> <p><u>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</u> Förslaget påverkar inte direkt den svenska utgåvan av ADR/RID</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget välkomnades men mötet ansåg att det krävdes ytterligare arbete. Italien uppmanades att omarbeta förslaget till höstens möte och även lyfta frågor till FN:s sub-kommitté då förslaget även rör övriga transportslag och ADN.</p>
<p>INF.30</p>	<p>Förslag att ändra “ECE Regulation” till ”UN Regulation” i ADR och RID (Sekretariatet) Förslaget är att ändra ECE Regulation” till ”UN Regulation” på alla ställen i ADR och RID enligt listan i INF.30.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs</p>
<p>INF.31</p>	<p>Rättningar som antagits av FN:s subkommitté (Sekretariatet) Förslaget innehåller rättningar som införts i FN-rekommendationerna 20:de utgåvan.</p> <p><u>Resultat från Joint-mötet:</u> Förslaget antogs</p>

<p>INF.33</p>	<p>Dokument endast på Ryska (Ukraina) Förslag till ändring av 5.4.1.1</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Ukraina var inte närvarande så förslaget bordlades till senare tillfälle.</p>
<p>6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of informal working groups)</p>	
<p>2018/3</p>	<p>Transport av tryckkärl godkända i USA (DOT-flaskor) (EIGA) EIGA redovisade att ingen ny information finns sedan mötet i mars om läget i diskussionerna om ett eventuellt ömsesidigt erkännande av gasflaskor mellan Europa och USA. USA informerade om det pågående arbetet i USA. Processen för en gynnande regel för erkännandet av europeiska flaskor i USA har påbörjats och en grov uppskattning är att denna kommer att kunna träda i kraft i början av 2019.</p> <p>Joint-mötet i mars 2017 enades om att i princip acceptera texten i M299 att införas i 1.1.4.7 i RID/ADR för ömsesidigt erkännande av gasflaskor mellan Europa och USA som t.ex. DOT flaskor. Innan vi i Europa införa detta i RID/ADR måste också USA godkänna gasflaskor som är godkända i Europa.</p> <p>Vid Joint-mötet i september var läget oförändrat. USA informerade om det pågående arbetet i USA. Processen för en gynnande regel för erkännandet av europeiska flaskor i USA har påbörjats och en grov uppskattning är att denna kommer att kunna träda i kraft i början av 2019.</p> <p>EIGA presenterar nu ett officiellt förslag på text att införas i 1.1.4.7. Förslaget är skrivet utifrån Multilaterala avtalet M299 och gäller gaser och vätskor i P200 och P208</p> <p>Sveriges preliminära åsikt inför mötet: Detta ämne har diskuterats vid möten under de senaste åren och det multilaterala avtalet som finns för att godkänna DOT-flaskor i ADR/RID länder har förlängts till och med 2019-06-01.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Mötet är fortfarande inte villig att anta texten eftersom det fortfarande inte finns en tillräcklig ömsesidig syn mellan USA och Europa och RID/RID avseende godkännande av varandras gasflaskor. Om vi däremot har en text som vi tycker är ok blir det lättare att komma överens när tiden är inne.</p>
<p>INF.13 INF.4 rev 1. sept 2017</p>	<p>Rapport från den informella arbetsgruppen som diskuterat definitionerna "RISK" and "HAZARD/DANGER" Möte hölls i 15-16 januari på ERAs huvudkontor i Valenciennes i Frankrike. Arbetsgruppen ger förslag enligt nedan:</p>

DANGER/HAZARD

OPTION 1 EN "Danger/hazard" means: - a situation or - in the context of substances or articles, their intrinsic properties or the particular conditions, which could be a source of potential harm.

OPTION 2 EN "Danger/Hazard" means an intrinsic property or the particular conditions of a substance or article which could be a source of potential harm.

RISK

OPTION 1 EN "Risk" means a combination of the frequency of occurrence of harm and the severity of that harm.

OPTION 2 EN "Risk" means the likelihood of a specific effect to occur.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Sverige stödjer förslag 1 avseende Danger/Hazard. Vi instämmer däremot inte med något av förslagen avseende definitionen av Risk. I Sverige definieras Risk i de flesta fall som ett resultat av sannolikhet och konsekvens. Vi bör dock jämföra definitionen av risk i Seveso-direktivet.

Resultat från Joint-mötet:

Efter en lång diskussion enades mötet om genomföra nödvändiga ändringar stegvis.

1. Identifiera alla ställen i RID/ADR/ADN där termen danger/hazard och risk kan strykas
2. Analysera vilken betydelse kvarvarande uttryck danger, hazard och risk har i bestämmelserna och avgöra om de kan ersättas med annat ord eller om det krävs en definition.

De fall som finns i INF.4 /Add.1 ska studeras av arbetsgruppen. Nederländerna är villig att hålla i nästa möte 11 – 13 juni.

INF.23

Rapport från den informella arbetsgruppens arbete för att minska risken för en BLEVE vid transport av farligt gods (Spanien)

Rapport från arbetsgruppens möte som hölls i Madrid 20-22 februari 2018. Arbetsgruppen har tittat på olika brandscenarier, säkerhetsventiler samt coating på tankar. Man har även arbetat med beräkningsmodeller och ytterligare metoder för att förebygga BLEVE. Exempelvis förstärkningar på fordon och automatiska släcksystem. Arbetsgruppen planerar för fortsatt arbete under hösten 2018.

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

Information om arbetsgruppens påbörjade arbete. Sverige planerar att delta i det fortsatta arbetet under hösten 2018.

Resultat från Joint-mötet:

	<p>Medlemsländerna informerades om det pågående arbetet av värdlandet Spanien. Mötet enades om att fortsätta arbetet som beskrivs i paragraf 7 till 10 i INF.23.</p>
INF.34	<p>Rapport från Telematik arbetsgruppens arbete att ta fram ett gemensamt ramverk för informationsdelning (Tyskland)</p> <p>Rapporten innehåller ett förslag på arkitektur för delning av information mellan olika aktörer vid transport av farligt gods. För tillfället har Tyskland, Frankrike och Italien varit de mest aktiva och planerar för ackrediterade TP1 och de planerar att genomföra en pilotstudie. Tanken är också att upprätta ett MoU (Memorandum of Understanding) för de länder som vill ansluta sig till systemet.</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p> <p>Tyskland redovisade rapporten och inviterade övriga länder att ta del i arbetet. Nästa möte kommer att hållas den 4-5 Juni i London.</p> <p>ERA meddelade att de kommer att bli en TP1. ERA inviterade också till ett möte den 4 april i Genève då UN-ECE vill diskutera möjligheten att göra CMR-fraktsedeln elektronisk. Även på EU-nivå pågår ett arbete inom Digital Transport and Logistic Forum (DTFL) för att ta fram en "road-map" för digitala transporter. Dessa arbeten syftar mer till att effektivisera transport och logistiksystem genom att minimera data medan arbetet i Telematik-arbetsgruppen vill ta fram ett system för delning av den information som krävs enligt RID/ADR/ADN mellan olika aktörer i transportkedjan så väl privata som myndigheter.</p> <p>EU kommer att delta vid mötet den 21-22 mars i DFLF och han kommer sedan rapportera vid Telematikarbetsgruppens nästa möte i London.</p>

7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)

INF.26	<p>Information om arbetet med utveckling av rapporteringssystem för tillbud och olyckor vid transport av farligt gods (ERA)</p> <p>Resultat från Joint-mötet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I bilaga 1 i INF.26 finns de parametrar som arbetsgruppen tagit fram och som ska rapporteras i samband med en olycka för att sedan kunna användas i riskvärderingsmodellen. 2. ERA utvecklar ett nytt system för rapportering av olyckor på järnväg (COR= Common Occurances Reporting system) för att ersätta dagens rapportering.. 3. Lista över erforderlig data för rapportering dvs. en utveckling av 1.8.5 <p>ERA anser att det bör finnas en koppling mellan COR och kapitel 1.8.5 i RID/ADR/ADN.</p>
------------------------	--

<p>INF.27</p>	<p>Information om arbetet med publicering av riktlinjer för riskutvärdering vid transport av farligt gods (ERA)</p> <p>Resultat från Joint-mötet: ERA informerade om den första utgåvan av riktlinjer för riskvärdering som arbetsgruppen tagit fram och ska publiceras på ERA:s webb-plats inom kort.</p> <p>Spanien och UK tyckte dock att dessa riktlinjer inte är färdiga än för att resultatet inte är pålitligt på grund av att de fortfarande saknas trovärdiga ingångsdata. Transportstyrelsen har skickat in motsvarande synpunkter och ERA ska komplettera texten så det klargörs för alla som avser använda riktlinjerna.</p> <p>ERA kommer presentera riktlinjerna med relevant information som ett officiellt dokument till Joint-möte i september. ERA kommer även ge en kort presentation av riktlinjerna i samband med mötet.</p> <p>Slutligen påtalade ERA att de avser sätta samman en pool med experter (EUDG) som ska vara behjälpliga i det fortsatta arbetet. De välkomnade alla intresserade att delta i arbetet.</p>
<p>INF.28</p>	<p>Tillbud med 2-delade EN 12245 Komposit LPG-cylindrar och korrigerande åtgärder (AEGPL)</p> <p>Information om tillbud med 2-delade kompositflaskor som tillverkats enligt EN 12245, <i>Gasflaskor – Hellindade flaskor av kompositmaterial</i>, samt vilka åtgärder som har vidtagits. INF.28 innehåller även förslag på ändring i hänvisningen till EN 12245 i tabell 6.2.4.1 i ADR och RID.</p> <p>Resultat från Joint-mötet: Mötet beslutade att i tabellen 6.2.4.1 för standard EN 12245:2002 och EN 12245:2009+A1:2011 i kolumn 5 lägga till en notering med följande lydelse:</p> <p style="padding-left: 40px;">“31 December 2019, for cylinders and tubes without a liner, manufactured in two parts joined together.”</p> <p>För standard “ EN 12245:2009+A1:2011” I kolumn 2 lägga till notering med lydelsen:</p> <p style="padding-left: 40px;">“NOTE: This standard shall not be used for cylinders and tubes without a liner, manufactured from two parts joined together.”</p>
<p>8. Kommande arbete (Future work)</p>	
	<p>Nästa möte Nästa Joint-möte hålls i Genève 17-21 september 2018.</p>
<p>9. Övriga frågor (Any other business)</p>	

2018/4

Fyllning gasolflaskor för eget bruk, privat och företag (Schweiz)

Schweiziska myndigheter har flertalet gånger fått frågor om gasolflaskor som fylls av privatpersoner eller företag, för eget bruk, utan någon övervakning av personalen på fyllningsstationen.

Viss reklam ger intrycket att direkt fyllning som görs av privatpersoner eller företag som använder LPG för eget bruk är tillåten utan villkor. Detta hanteras olika i länderna i Europa och Schweiz anser att punkt 7 (a) i förpackningsinstruktion P200 i ADR/RID är de enda internationellt harmoniserade kraven och Schweiz ställer att antal frågor kring detta:

- a) Hur regleras fyllningen av transportabla gasolflaskor vid bensinstationer och andra fyllningsstationer i de olika länder som tillämpar RID/ADR?
- b) Gäller undantagen 1.1.3.1 och 1.1.3.2 för privatpersoner i detta fall?
- c) Är det möjligt för privatpersoner/ företag som fyller för eget bruk att uppfylla kraven i P200?
- d) Bör fyllning av transportabla gasolflaskor regleras internationellt?
- e) Behöver reglerna för farligt gods anpassas?
- f) Är några andra åtgärder nödvändiga för att säkerställa säkerheten?

Sveriges preliminära åsikt inför mötet:

- a) Det finns idag inget förbud mot att privatpersoner fyller själva, men MSB anser inte att det är lämpligt. I dagsläget förekommer det nog inte i Sverige.
- b) Undantaget i ADR 1.1.3.1 (a) innebär att privatpersoner inte omfattas av ADR (men väl av LFG).
- c) Nej varken privatpersoner eller vilket företag som helst kan uppfylla kraven. Se särskilt 7 (a) i P200 (... utföras av kvalificerad personal... m.m.).
- d) Ja.
- e) Ja.
- f) Det är svårt att specificera rakt upp och ner. Studier måste göras. Sverige kommer att avvakta diskussionen på mötet och göra slutligt ställningstagande när mer fakta finns tillgängligt.

Resultat från Joint-mötet:

Mötet ansåg att undantaget i bestämmelse 1.1.3.1 (a) bara kan utnyttjas om godset är förpackat för detaljhandelsförsäljning och att åtgärder vidtas som förhindrar att innehållet kommer ut under normala transportförhållanden. Det kan vara svårt för en privatperson som fyller gasflaskor för eget bruk att uppfylla dessa krav samt bestämmelserna i förpackningsinstruktion P200.

INF.38

Kommentarer på 2018/4 (AEGPL)

AEGPL avråder starkt att tillåta fyllning av dessa gasflaskor av andra än godkända fyllningsstationer. Hur regleras detta i andra länder?

Resultat av Joint-mötet:

Se ovan

10. Antagande av rapporten (Adoption of the report)

Rapporten antogs