

Avdelningen för räddningstjänst  
Sektionen för hantering av farligt gods och brandfarlig vara  
Malin Jonsson, Henric Strömberg  
010-240 55 28, 010-240 50 95

## Rapport från Joint-mötet (RID/ADR/ADN) den 24–27 mars.

Officiell rapport från Joint Meeting of the RID Committee of Experts and the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, den 24-27 mars 2026 i Bern publiceras inom några veckor på [FN:s webbplats](#).

Sverige representerades av Henric Strömberg och Malin Jonsson, sektionen för hantering av farliga gods och brandfarliga varor.

Följande nationer deltog:

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

Följande nationer deltog konsultativt:

Dessutom deltog representanter från ERA, EU-kommissionen samt cirka 20 internationella intresseorganisationer.

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	Titel och sammanfattning
ECE/TRANS/ WP.15/AC.1/XX	
<b>1. Antagande av dagordningen (Adoption of the agenda)</b>	
<a href="#">WP.15/AC.1/179</a> <a href="#">WP.15/AC.1/179/</a> <a href="#">Add.1</a>	Agenda för mötet  Tidtabell för mötet
<a href="#">INF.2</a>	Lista över dokument
<a href="#">INF.3/rev.1</a>	Lista över dokument under varje agendapunkt
<b>2. Tankar (Tanks)</b>	
<a href="#">INF.25</a>  <a href="#">178.add 1</a>	<b>Rapport från tankarbetsgruppen</b> Tankarbetsgruppen samlades för ett digitalt förmöte 26 och 27 januari för att börja diskutera några av de kommande dokumenten. Arbetsgruppen hade det fysiska mötet parallellt med mötet i plenum 23-25 mars. De dokument som diskuterades summeras under respektive dokument nedan, under agendapunkt 2. I rapporten hänvisas det till den tidigare rapporten från Joint-mötet i september ( <a href="#">178.add 1</a> ) där det fanns

	<p>kvarstående diskussionspunkter från förslag som antagits inom hakparentes för vidare diskussion i tankarbetsgruppen. INF.25 är rapporten som presenterades för godkännande i plenum. I den slutliga rapporten från Joint-mötet kan det finnas små justeringar av texten.</p>
<p><a href="#">2026/4</a></p> <p><a href="#">INF.11</a></p>	<p><b>Kontrollintervall för batterifordons element (EIGA)</b></p> <p>EIGA har skickat in dokument angående detta ämne både vid Joint-mötets vårmöte och höstmöte 2025. EIGA har tagit hänsyn till de kommentarer som inkommit från andra länder och justerat texten. När texten inom hakparenteser presenterades i plenum under höstmötet, uttrycktes oro över att komponenter i batterifordon (P15Y) inte längre skulle betraktas som tryckkärl om det inte fanns någon hänvisning till förpackningsinstruktion P200 och om dessa element inte heller nämndes i själva förpackningsinstruktionen. EIGA föreslår ändringar i P200 för ADR och dessa ändringar framgår genom förslaget två alternativ.</p> <p>I INF.11 har EIGA tagit hänsyn till de kommentarer som lades fram under det digitala mötet som hölls i januari. Baserat på diskussionerna enades man om att förenkla och ytterligare förtydliga texten som föreslagits för förpackningsinstruktion P200 i 4.1.4.1.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b></p> <p>Sverige stödjer förslaget men kommer förmodligen inte kunna antas eftersom det är en stor ändring. Förmodat fortsatt arbete till 2029 års utgåva.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b></p> <p>Förslaget, som gäller utökat kontrollintervall för element i batterifordon, från förra mötet hölls då inom hakparentes för ytterligare diskussion. Mötet enades om att anta INF.11, under 6.8.3.4.14, med mindre modifieringar, för ADR 2027.</p>
<p><a href="#">2026/8</a></p> <p><a href="#">INF.6</a></p>	<p><b>Förslag till särbestämmelse om skydd av manluckor på cisternvagnar/tankfordon som transporterar giftiga gaser i klass 2 (Nederländerna)</b></p> <p>2022 inträffade en olycka i Serbien där ett godståg spårade ur. Cisternvagnarna innehöll ammoniak (UN 1005) och resulterade i två dödsfall och ett 60-tal skadade p.g.a. ett efterföljande giftigt ångmoln. Utsläppet berodde på att ett antal av bultarna på en av cisternvagnens manlucka slogs av. Rapporten visar att utsläppet sannolikt hade kunnat undvikas om manluckans lock hade varit nedsänkt, eller om manluckans lock hade varit utformat så att det stack ut mer än skruvförbandens yta och listar detta som några av de viktigaste åtgärderna för att förbättra säkerheten. Nederländerna skickade in dokument till det senaste RID-mötet i november. Det föreslogs att utvidga tillämpningsområdet från ammoniak till ämnen med liknande egenskaper och att den föreslagna lösningen för manluckor även kan vara av intresse för vägtransport såväl som för järnväg. Förslaget innebär en ny särbestämmelse för dessa ämnen och även övergångsbestämmelser för både RID/ADR.</p>

	<p><i>“TExy Manhole covers with protruding bolts and nuts shall be placed in a recessed housing or be equipped with constructions or devices providing an equivalent level of protection”</i></p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer Nederländernas arbete för att ökas säkerheten.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Det fanns stöd för principen i förslaget men det fanns synpunkter på texten i den föreslagna särbestämmelsen och hur begreppet <i>equivalent level of protection</i> skulle kunna bevisas. Det påpekades även att denna typ av tekniska krav bättre skulle passa i en standard (EN 14025). Frågan kommer att diskuteras vidare på det kommande RID-mötet.</p>
<p><a href="#">2026/14</a></p>	<p><b>Åtgärder för att stödja branschen efter avskaffandet av dubbelt godkända tankar – Bestämmelser för att ge UN-tankar tillgång till ämneslistor för dubbelt godkända tankar och anläggningar för bottentömning (ITCO)</b></p> <p>Avskaffandet av dubbla godkännanden kommer att påverka den nuvarande effektiva användningen av tankresurser negativt. För att mildra detta föreslås att det införs en möjlighet för en UN-tankcontainer enligt kapitel 6.7 att användas med bottentömning vid landtransport enligt RID/ADR, för att harmonisera deras användning med reglerna som gäller för tankcontainrar enligt kapitel 6.8. Förslaget innehåller också poster för kolumn (10) i tabell A där ämnen är godkända för landtransport enligt tankkoderna i kapitel 6.8 men saknar en UN-tankinstruktion</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige följer utvecklingen i arbetet men har inte deltagit i den arbetsgrupp som ser över harmonisering av tankkoder.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Tankarbetsgruppen diskuterade logiken med alternativa tankinstruktioner för UN-tankar. Man enades om att tabell 1 och 2 i 2026/14 behövde ytterligare tid för diskussion i mellanliggande möten för att kunna antas för RID/ADR 2029. Mötet antog mindre ändringar under 3.2.1 (kolumn 10) som gäller instruktioner för UN-tankar och bulkcontainrar.</p>
<p><a href="#">2026/16</a></p>	<p><b>Åtgärder för att stödja branschen efter avskaffandet av dubbelt godkända tankar – bestämmelser för att lägga till tankkod i tabell A för ämnen där det finns en UN-tankinstruktion (kolumn 10) men ingen tankkod (kolumn 12) (ITCO)</b></p> <p>Vid mötet i september antogs, inom hakparentes, att ta bort möjligheten till dubbelt godkända tankcontainrar från 1 januari 2030. Det finns 17 flytande och fasta (pulver- eller granulat-) ämnen i Tabell A med tankinstruktioner för UN-tankar men utan tankkod. När dubbelt godkända tankar tvingas ha ett enkelgodkännande så kommer RID/ADR-tankcontainrar (inklusive växeltankar och bulktankcontainrar) inte</p>

	<p>längre att få transportera dessa ämnen. De 17 ämnena redovisas i tabell 1 i detta dokument tillsammans med en föreslagen tankkod i tabell A (kolumn 12). Dessa ändringar klargör kraven som gäller för UN-tankar och tankcontainrar och underlättar deras användning.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige följer utvecklingen i arbetet men har inte deltagit i den arbetsgrupp som ser över harmonisering av tankkoder.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Tankarbetsgruppen diskuterade tabellen i dokumentet. I de fall där det finns en tankinstruktion men ingen tankkod så noterades att det inte var möjligt att transportera dessa ämnen i en 6.8-tank och därför inte hade någon inverkan på arbetet med att förbjuda dubbla godkännanden. Detta är ett kommande arbete som fortsätter.</p>
<p><b>2026/17</b></p>	<p><b>Åtgärder för att stödja branschen efter avskaffandet av dubbelt godkända tankar – bestämmelser för att harmonisera fyllnadsgrad för UN-tankar vid väg- och järnvägstransport inom RID/ADR- territorier (ITCO)</b></p> <p>Dubbelt godkända tankar får för närvarande användas med de maximala fyllnadsgrader för vätskor som anges i 4.2.1.9 och 4.3.2.2. När dubbelt godkännande avskaffas kommer detta inte längre att vara tillåtet. ITCO föreslår därför att UN-tankcontainrar ska tillåtas att använda en fyllnadsgrad för vätskor enligt 4.3.2.2 vid användning på väg och järnväg inom RID/ADR-territorierna. ITCO föreslår en anmärkning under 4.2.1.9:</p> <p><i>"NOTE: For portable tanks operating on land, filling ratios calculated according to 4.3.2.2.1 (a) and (b) are permitted for the substances stated and providing a safety valve is fitted."</i></p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer arbetet och deltog under det förberedande mötet som anordnades online. Där diskuterades förslagen med dubbelt godkända tankar och mindre justering av texten i förslaget arbetades fram.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Mötet antog förslaget till att införa en ny anmärkning under rubriken i 4.2.1.9 efter modifieringar av texten. Ändringen gäller för 2029 års utgåvor RID/ADR.</p>
<p><b>2026/21</b></p>	<p><b>Byte av serviceutrustning på batterivagn/batterifordon eller MEG-container (Frankrike)</b></p> <p>Vid Joint-mötet i mars 2025 antogs en ny paragraf i 6.8.2.4.4 som berör bestämmelser vid byte av serviceutrustning.</p> <p>Tankarbetsgruppen ansåg senare att samma typ av skrivning behövs för cisternvagn/batterifordon och MEG och Frankrike föreslår därför att liknande text införs för 6.8.3.4.16 för harmonisering.</p>

*“If service equipment of battery-wagons/battery-vehicles or MEGCs is replaced by equipment not listed in the type approval of the battery-wagon/battery-vehicle or MEGC, the battery-wagon/battery-vehicle or MEGC shall be submitted to an exceptional inspection for the replacement of the service equipment without issuing a supplementary approval certificate for the modification according to 6.8.2.3.4, provided that the replacement equipment:*

- Is approved in accordance with the relevant standard referenced in 6.8.3.6;*
- Is of the correct technical specification for the battery-wagon/battery-vehicle or MEGC;*
- Does not modify the initial dimensions and connections;*

*and that the replacement of the service equipment is carried out without any operation involving the application of heat to the battery-wagon/battery-vehicle or MEGC.”*

**Sveriges preliminära åsikt inför mötet:**

Sverige stödjer förslaget.

**Resultat från Joint-mötet:**

Förslaget antogs utan modifieringar för RID/ADR 2027.

2026/22

**Övergångsperiod för tankar med dubbelt godkännande (Schweiz)**

Detta dokument är kopplat till de övergångsbestämmelser som diskuterades vid det senaste Joint-mötet kopplat till borttagandet av dubbla tankgodkännanden enligt kapitel 6.7 och 6.8. Schweiz anser att texten i övergångsbestämmelserna bör förtydligas och vidare att det bör vara en övergångsbestämmelse istället för två. Förslaget lägger fram två alternativ till ny förbättrad text för denna övergångsbestämmelse.

**Proposal 1 – option 1**

*“1.6.4.71 Tanks approved in accordance with both Chapters 6.7 and 6.8 may be used until the next 5-year periodic inspection according to 6.7.2.19 or 6.7.3.15 or the next periodic inspection according to 6.8.2.4.2 carried out after 1 July 2031, as appropriate. After that date, either the portable tank instruction or the tank code affixed to the tank shall be withdrawn.”*

**Proposal 1 - option 2**

*9. Alternatively, amend transitional measure 1.6.4.71 to read as follows: “1.6.4.71 Tanks approved in accordance with both Chapters 6.7 and 6.8 may be used until the next periodic inspection carried out after 1 July 2031 in accordance with 6.7.2.19.4, 6.7.3.15.4 or 6.8.2.4.2, as appropriate. After that date, either the portable tank instruction or the tank code affixed to the tank shall be withdrawn.”*

**Sveriges preliminära åsikt inför mötet:**

Sverige har liknande synpunkter och stödjer förslaget från Schweiz. Förslaget diskuterades och justerades också på det förberedande mötet online.

	<p><b>Resultat från Joint-mötet:</b>  Dokumentet från Schweiz, med att justera föreslagna övergångsbestämmelser, fick stöd av mötet och kunde antas efter vissa justeringar. Övergångsbestämmelse 1.6.4.71 införs i RID/ADR 2027 och innebär att tankar godkända enligt kapitel 6.7 och 6.8 kan fortsätta att användas med dubbla godkännanden fram till 1 juli 2031. Efter detta datum ska de endast godkännas enligt kapitel 6.7 eller 6.8 vid nästa återkommande kontroll.  Motsvarande märkning på tanken som ej längre är tillämpliga ska avlägsnas och detsamma gäller referenser i kontrollrapporten.</p>
<p><a href="#">INF.12</a></p>	<p><b>Revisionskontroll vid byte av serviceutrustning på utrustning enligt RID/ADR/ADN 6.8.3 (EIGA)</b>  NoBo-gruppen för TPED publicerade ett administrativt beslut i mars 2025 och reviderade sedan detta beslut efter gruppens möte i december 2025 efter att Joint-mötet diskuterat frågan vid vårmötet 2025. Frankrike har också skickat in ett dokument 2026/21 till detta Joint-möte för att lyfta fram avvikelsen mellan 6.8.2 och 6.8.3 vid byte av serviceutrustning. Även om det administrativa beslutet och Frankrikes förslag är till hjälp för branschen genom att harmonisera kraven för tankar, batterivagnar/batterifordon och MEG-containerar enligt 6.8.3 med tankar enligt 6.8.2 vad gäller att inte kräva ett kompletterande godkännandecertifikat, kvarstår problemet med ett generellt krav på revisionskontroll vid utbyte av alla typer av serviceutrustning.  EIGA skulle vilja höra mötets åsikter om det finns en vilja att begränsa omfattningen av revisionskontrollen till de tillslutningar som krävs enligt RID/ADR/ADN, eller åtminstone undanta vissa typer av serviceutrustning, eventuellt med hjälp av konceptet <i>rutinunderhåll</i> som förekommer för kontroll av IBC:er.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b>  Sverige följer diskussionen men anser att ett förtydligande är nödvändig för kontrollorganen.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b>  Diskussionsdokumentet från EIGA fick svagt stöd med att göra en typ av underhåll istället för revisionskontroll efter byte av serviceutrustning med direkt säkerhetsfunktion. Det sades att när ny text i 6.8.2.4.4 infördes så kunde definitionen av serviceutrustning tolkas mycket brett. Detta kan tolkas som att utrustning utan direkt säkerhetsfunktion felaktigt kan leda till krav på revisionskontroll.</p>
<p><a href="#">INF.16</a></p>	<p><b>Uppdatering av dokument ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2025/45 – Visuell kontroll av tankcontainers yttre skal (Schweiz)</b>  Schweiz ger genom detta dokument en uppdatering av tidigare inträffade incidenter 2018 och där en rapport nu finns tillgänglig på tyska. Dokumentet bygger på och refererar till <a href="#">2025/45</a> samt <a href="#">INF.5</a> från tidigare möten. Incidenter där det yttre skalet på cisternvagnar lossnat p.g.a. bristande kontroll.</p>

	<p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Endast information</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Schweiz uppdaterade tankarbetsgruppen om de tidigare incidenterna med tankcontainrar på järnvägen där det yttre skalet hade lossnat p.g.a. åldrande material. Schweiz uppmanade att översätta och dela den information som nu finns tillgänglig i den tyska rapporten till relevanta intressenter.</p>
<b>3. Standarder (Standards)</b>	
<p><b>2026/5</b></p>	<p><b>Information från arbetsgruppen för standardisering (Ordförande för arbetsgruppen)</b> Vid mötet i september informerades deltagarna att CEN inte längre skulle stödja arbetsgruppen för standardisering. Sedan dess har det förts diskussioner med fyra branschorganisationer (EIGA, ECMA, GVARA och LGE) med förhoppning att kunna lösa den rådande situationen. Ett kontrakt mellan de fyra organisationerna och standardbedömaren utarbetas med avsikten att detta ska vara på plats före mötet nu i mars. Ordföranden för arbetsgruppen för standardisering påskyndar distributionen av EN- och EN/ISO-standarder.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Endast information.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Ordföranden för arbetsgruppen för standardisering uppdaterade Joint-mötet om att de hade nått en överenskommelse med CEN om distribution av standarder och arbetade vidare med ISO för att nå en liknande överenskommelse. Han informerade också mötet om framstegen gällande standardbedömaren.</p>
<b>4. Tolkningsfrågor RID/ADR</b>	
<p><b>2026/1</b></p>	<p><b>Förtydligande av tillämpningen av undantaget i 1.1.3.6 och behov av säkerhetsrådgivare (IASA)</b> IASA vill få mötets syn på huruvida en transportör, enligt 1.8.3.2 (b) i kombination med 1.1.3.6, är skyldig att utse en säkerhetsrådgivare för mängder som inte överstiger "Värdeberäknad mängd" enligt 1.1.3.6 – och om detta krav enbart gäller vid transport i kollin, eller om det även omfattar transporter i bulk och i tankar. Beroende på utfallet av diskussionen är IASA berett att ta fram ett formellt dokument till nästa möte.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige följer diskussionen men har inte sett ett behov av förtydligande. Om 1.1.3.6 tillämpas undantas verksamheten från krav på säkerhetsrådgivare men undantaget kan inte tillämpas för bulk-/tanktransporter.</p>

	<p><b>Resultat från Joint-mötet:</b></p> <p>Mötet nådde ingen enighet om tolkningen i 2026/1. Flera delegationer ansåg att undantaget bara gäller farligt gods i förpackningar, inte i bulk eller tank. IASA meddelade att de lägger fram ett förtydligande förslag till nästa möte.</p>
<p><a href="#">2026/2</a></p> <p><a href="#">INF.24</a></p>	<p><b>Förtydligande av tillämpningen av undantaget i 1.8.3.2 (b) (IASA)</b></p> <p>IASA vill uppmärksamma ett översättningsfel i 1.8.3.2 (b). Eftersom den franska lydelsen utgör originaltexten (och tyvärr innehåller ett fel), medan den engelska översättningen är korrekt, bör Jointmötet fatta beslut om att justera den franska originaltexten samt den tyska versionen i enlighet med den korrekta engelska formuleringen.</p> <p>I INF.24 finns förslag på att ta bort två ord i franska respektive tyska utgåvan för att undvika missförstånd.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b></p> <p>Förslaget rör endast den franska utgåvan och Sverige litar på de fransktalande medlemsländernas åsikter.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b></p> <p>Mötet kom överens om att uttrycket "begränsad mängd" i 1.8.3.2 (b) inte avser en hänvisning till bestämmelserna i kapitel 3.4. Det bestämdes att anta texten som föreslås i INF.24 för att undvika feltolkning.</p>
<p><a href="#">INF.21</a></p>	<p><b>Tillämpning av EN ISO/IEC 17020:2012 i RID/ADR (Storbritannien och Nordirland)</b></p> <p>Storbritannien har uppmärksammat att kraven i EN ISO/IEC 17020:2012 och RID/ADR inte helt stämmer överens när det gäller hur ventiler på gasflaskor ska identifieras. Standarden kräver att utrustning som kontrolleras ska ha unika identiteter, både på själva objektet och i kontrollrapporten. I praktiken är ventilidentifiering ofta inte unik, vilket skapar en konflikt med standardens krav.</p> <p>Storbritannien önskar mötets syn på frågan och att man bedömer om kapitel 1.8 och/eller 6.2 behöver förtydligas.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b></p> <p>Förslaget inkom sent.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b></p> <p>Frankrike förklarade att ventiler på cylindrar oftast identifieras per typ eller serie, men att individuella ID blir vanligare. EIGA ansåg att en serieidentifiering räcker. Mötet beslutade att frågan tas upp i arbetsgruppen för behöriga organ enligt 1.8.7.</p>
<p><a href="#">INF.22</a></p> <p><a href="#">INF.23</a></p>	<p><b>Tolkning av kraven för märkning av acetylenflaskor (EIGA)</b></p> <p>Ändringar om märkning av acetylenflaskor infördes 2023, men vissa flaskor kan inte märkas enligt kraven. EIGA föreslog undantag, vilket fick stöd men krävde först godkännande i FN-reglerna. Förslaget antogs, men införandet i RID/ADR skapade ett gap som kräver omedelbar märkning,</p>

	<p>vilket inte är praktiskt. Därför togs ett multilateralt avtal fram, men detta är inte hållbart att förnya regelbundet.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> EIGA ombads ta fram text för publicering på OTIF:s och UNECE:s webbsidor, som finns i INF.24, för att klargöra detta och undvika att behöva förnya M359. EIGA kommer också lämna ett förslag till septembermötet 2026 för att förtydliga regeln i RID/ADR 2029.</p>
<p><b>5. Förslag på ändringar i RID/ADR/ADN (Proposals for amendments)</b></p>	
<p><b>5 (a) Aktuella frågor (Pending issues)</b></p>	
<p><a href="#">2026/7</a></p>	<p><b>Hänvisning till kriterierna för uteslutning från klass 1 i 2.2.1.1.8.2 i anmärkningen till 2.2.1.1.1 (b) (Sverige)</b> I nuvarande regelverk (2.2.1.1.1 (b)) finns en anmärkning om att vissa föremål med mycket små mängder pyrotekniska ämnen eller explosivämnen inte omfattas av bestämmelserna för klass 1. Sedan 2013 finns särskilda testkriterier och krav på godkännande från behörig myndighet i avsnitt 2.2.1.1.8.2. I FN:s modellregler finns en tydlig hänvisning från definitionen till dessa kriterier – men detta saknas i RID/ADR. Förslaget innebär införande av en referens till avsnitt 2.2.1.1.8.2.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Svenskt förslag.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> De flesta delegaterna höll med om förslaget och menade att det bara var med ett förtydligande. Delegaten från Österrike menade dock att det fanns en skillnad mellan kraven i anmärkning 1 i 2.2.1.1.1 (b) och kraven i 2.2.1.1.8.2. Mötet antog ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2026/7, i dess ändrade lydelse. Sist i anmärkningen lägg till “in addition see also 2.2.1.1.8”.</p>
<p><a href="#">2026/10</a></p>	<p><b>Information på vagnen/fordonet i transportdokumentet (Tyskland)</b> Förslaget handlar om att ta bort reglerna som infördes 2025 om att transportdokument måste innehålla information som gör det möjligt att allt farligt gods per fordon och fordonet kan identifieras i transportdokumentet.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer förslaget och har tidigare haft synpunkter på att undantaget tidigare togs bort.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Det fanns motstridiga åsikter om ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2026/10. Delegaten från EU kommissionen hävdade vidare att detta inte var en mindre ändring som kunde antas i tid för 2027 års utgåvor av</p>

	RID/ADR/ADN. Jointmötet enades om att fortsätta diskussionen under nästa tvåårsperiod.
<b>2026/11</b>	<p><b>Ytterligare förpackningsalternativ för transport av litiumbatterier och natriumjonbatterier som avfall eller till återvinning (Tyskland)</b></p> <p>Tyskland föreslår en ny särbestämmelse, ny förpackningsinstruktion och ny CW/CV för transport av litiumbatterier och natriumjonbatterier till återvinning eller bortskaffande. Nuvarande bestämmelser (t.ex. SP 636) är inte tillräckliga för större volymer eller för lättare batterier upp till 25 kg.</p> <p>Ett säkrare och mer robust förpackningsalternativ behövs, bland annat med krav på kortslutningsskydd för batterier <math>\geq 500</math> g och förtydligande att det utesluter allvarligt skadade batterier från denna transportmetod.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer principen i förslaget men anser att lite mer redaktionella justeringar bör göras innan det antas.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Efter en inledande presentation i plenum diskuterade flera delegationer förslaget i 2026/11 och INF.18 under en luncharbetsgrupp och rapporterade tillbaka till det mötet om de framsteg som gjorts. Idén bakom förslaget fick allmänt stöd och Tyskland tänker jobba fram ett multilateralt avtal baserat på den mottagna feedbacken och att fortsätta arbeta under nästa tvåårsperiod för att slutföra ett officiellt förslag.</p>
<b>2026/13</b>	<p><b>Tolkning av förpackningens kapacitet för att bestämma högsta fyllnadsgrad enligt 4.1.1.4 (Belgien)</b></p> <p>Belgisk bransch rapporterar problem med tolkningen av begreppet "förpackningens kapacitet" vid beräkningen av fyllnadsgrad. Förslaget klargör att fyllnadsgraden ska beräknas utifrån IBC-behållarens maximala volym, inte den nominella volymen. Tabellen över tillåtna fyllnadsgrader bibehålls, men med ordvalet "maximum capacity".</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Alla delegater som sa något stödde förslaget och mötet antog det.</p>
<b>2026/15</b>	<p><b>Särbestämmelse 666 i RID/ADR (Tyskland)</b></p> <p>Tyskland tar upp fortsatta problem kring specialbestämmelse 666 i RID/ADR, särskilt punkt (e) som infördes 2025 och som rör märkning och etikettering av förpackade fordon (t.ex. elcyklar, batteridrivna fordon). Syftet är att besluta hur särbestämmelsen ska se ut framöver, eftersom nuvarande lydelse orsakar praktiska tillämpningsproblem. 3 olika förslag föreslås.</p>

	<p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer principen men avvaktar diskussionen innan vi tar ställning till förslag 1 eller 2. Finns fördelar med båda alternativen.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Förslaget fick allmänt stöd, där vissa delegationer föredrog alternativ 1 och andra alternativ 2. Delegaten från COSTHA föreslog att beslutet skulle skjutas upp till nästa tvåårsperiod för att vänta på att de ändringar som antagits av subkommittén införlivas i modellregelverket, men delegaten från Tyskland föredrog att fatta ett beslut vid denna tidpunkt. Efter en omröstning antog det gemensamma mötet alternativ 2.</p>
<p><a href="#"><u>2026/20</u></a></p>	<p><b>Ny särbestämmelse 6XX – Transport av mobila elektriska energilagringssystem innehållande litiumjonbatterier, litiummetallbatterier eller natriumjonbatterier (Tyskland)</b> Dokumentet föreslår en ny särbestämmelse (6xx) för att förenkla transport av mobila elektriska energilagringssystem med batterier inom RID/ADR.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige avvaktar diskussionen och har skickat synpunkter till Tyskland.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Mötet diskuterade förslaget och flera delegationer gav starkt stöd för att klargöra reglerna för transport av elektriska energilagringssystem. Flera erbjöd sig även att skicka skriftliga kommentarer. Jointmötet påminde om att Frankrike tidigare erbjudit sig att leda en informell arbetsgrupp om batterier och energiteknik. Den franska delegaten meddelade att arbetet snart startar. USA stödde initiativet och nämnde att liknande frågor finns nationellt. Tyskland meddelade att de återkommer med ett reviderat förslag.</p>
<p><a href="#"><u>2026/23</u></a></p>	<p><b>Samemballering av farligt gods med livsmedel, andra konsumtionsvaror eller djurfoder (Frankrike)</b> Frankrike föreslår en ändring av 4.1.10.1 i RID/ADR för att införa ett tydligt förbud mot samemballering av vissa farliga ämnen med livsmedel och andra konsumtionsvaror. Det nya stycket lyder:</p> <p>Farligt gods som kräver etikett 6.1 eller 6.2, samt farligt gods med UN-nummer 2212, 2315, 2590, 3151, 3152 eller 3245, får inte förpackas tillsammans med livsmedel, konsumtionsvaror eller djurfoder.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer principen och följer diskussionen.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Flera delegationer motsatte sig ändringar i 4.1.10.1 och ansåg att frågan hör hemma i livsmedelsregler snarare än i farligt gods-regler. Det föreslogs att man inför en mer generell skrivning samt en anmärkning till</p>

	<p>befintliga regler. Frankrike meddelade att de lägger fram ett nytt förslag till nästa möte.</p>
<b>2026/26</b>	<p><b>Särbestämmelse för lösningar och blandningar (IRU)</b>  Reglerna i RID/ADR anger hur lösningar och blandningar ska klassificeras när de innehåller farliga ämnen. För vissa namngivna ämnen (2.1.3.4.1) och vissa klass 9-ämnen (2.1.3.4.2) ska lösningar och blandningar alltid klassificeras under samma UN-nummer som huvudämnet, under förutsättning att vissa villkor uppfylls. Dessa särbestämmelser återfinns inte som hänvisningar i Tabell A (kapitel 3.2), vilket gör reglerna svårare att tillämpa och riskerar att leda till felklassificering. IRU föreslår att införa två nya särbestämmelser i kapitel 3.3 för att säkerställa att reglerna om klassificering av lösningar och blandningar blir tydligt synliga i Tabell A.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b>  Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b>  Delegaterna såg inget behov av ändring, så förslaget avsågs.</p>
<b>2026/27</b>	<p><b>Undantag i 1.1.3.7 i RID/ADR för batterier som är monterade på järnvägsfordon/fordon för utrustning som ska användas i samband med transport (CLCCR)</b>  Med ökande användning av elektriska och batteridrivna system i transportsektorn har det uppkommit osäkerhet kring hur reglerna ska tillämpas. Joint mötet har redan konstaterat behov av klargöranden, men den informella arbetsgruppen för batterier har ännu inte mötts. CLCCR (branschorganisation) lägger därför fram ett förslag att 1.1.3.7 ska undanta permanenta hjälp- och arbetsutrustningar på fordonet och batterier som uppfyller samma tekniska krav som batterier för framdrift.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b>  Sverige stödjer principen i förslaget men anser att lite mer redaktionella justeringar bör göras innan det antas.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b>  Mötet höll med om tolkningarna av reglerna i dokumentet och enades om att ingen ändring av 1.1.3.7 behövdes. CLCCR meddelade att de ska lämna in ett förslag till WP.15 om att ett tolkningsdokument ska läggas på UNECE:s webbplats och för att diskutera om eventuella ändringar av del 9 i ADR behövs. CLCCR tar på sig att rapportera tillbaka till jointmötet när diskussionen i WP.15 är genomförd.</p>
<b>INF3</b>	<p><b>Tilldelning av särbestämmelser CW 28/CV 28 (OTIF och ECE)</b>  Förslaget innebär att ta bort särbestämmelsen CW 28/CV 28 från följande UN-nummer, UN 1600, UN 2312, UN 2447, UN 3250, UN 3373. Vid jointmötet hösten 2025 tilldelades flera UN-nummer särbestämmelse CW 28/CV 28. Spanien påpekade en inkonsekvens mellan tabell A i kapitel 3.2 och texten i avsnitt 7.5.4. Beslutet togs på basis av ett</p>

	<p>informellt dokument och markerades därför med hakparenteser i väntan på slutlig granskning.</p> <p>UN 1600, 2312, 2447, 3250 saknar förpackningsinstruktioner i kolumn 9. Och de får därför inte transporteras som kollin, vilket gör 7.5.4 (som gäller blandad lastning av kollin) irrelevant.</p> <p>UN 3373 (Biologisk substans, kategori B) transporteras enligt P650 och är då undantagen ADR:s märkningskrav (endast "UN 3373"-symbolen används). Därmed är 7.5.4 också överflödig.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Spanien höll med om att det blivit fel. Jointmötet granskade Annex II i ECE/TRANS/WP.15/AC.1/178 och bestämde att man skulle ta bort alla hakparenteser. Baserat på INF:5 bestämdes även att ändra publiceringsdatumet för IRS 50592 och baserat på INF.7 att ändra UN-numren som tilldelats CW28/Cv28.</p>
<p><b>INF.10</b></p>	<p><b>Orangefärgade skyltar på transportenheter med batterier installerade i lastbärare (UN-nummer 3536, 3563 och 3564) (Schweiz)</b></p> <p>Dokumentet handlar om ett förslag att förtydliga reglerna för orangefärgade skyltar på transportenheter som transporterar batterier installerade i lastbärare (UN 3536, 3563 och 3564).</p> <p>Det finns idag olika regler som säger hur många orangefärgade skyltar sådana transportenheter ska ha, och de motsäger varandra. Därför vill Schweiz ändra särbestämmelse 389.</p> <p>Förslag är: Ta bort upprepningar i SP 389. Göra texten tydligare och mer konsekvent. Se till att reglerna är likadana i RID och ADR. Målet är att göra det enklare och tydligare hur transportenheter med installerade batterier ska skyltas.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Alla delegationer som talade stödde förslaget i INF.10. Mötet diskuterade om hänvisningen borde vara bred (5.3.2) eller smal (5.3.2.2) och valde den breda. Ändringarna i särbestämmelse 389 enligt INF.10 antogs.</p>
<p><b>INF.13</b></p>	<p><b>Transport av färdigmat (MRE) med flamfria värmare som innehåller vattenreaktiva fasta ämnen i pulverform (USA)</b></p> <p>Förslaget innebär en ny särbestämmelse för att undanta MRE (Meals, Ready-to-Eat) med flamfria värmare som innehåller små mängder vattenreaktivt fast ämne (UN 2813) från ADR/RID. Undantaget ska endast gälla när transporten sker av eller för militära säkerhetsstyrkor. För att omfattas måste värmaren innehålla högst 8 g magnesiumlegering</p>

	<p>och vara förpackad i hermetiskt slutna, vattentäta inner- och mellanförpackningar samt stark ytterförpackning. Syftet är att underlätta transport av livsnödvändiga militära och humanitära försörjningar.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige avvaktar förslaget som är ett inofficiellt dokument i dagsläget. Texten behöver förtydligas om vilka verksamheter som omfattas av lättnaden. Finns även andra heaters med annan komponent än magnesium.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Flera delegationer motsatte sig förslaget eftersom ett så specifikt undantag kan leda till fler liknande krav, utesluta andra värmetekniker och tillåta stora mängder vattenreaktiva ämnen i ett paket. SAAMI menade att man borde fokusera på förhållandet mellan farligt ämne och inert massa, likt regler för artiklar med farliga ämnen. Efter diskussioner enades man om att USA ska arbeta med andra delegationer för att ta fram en multilateral överenskommelse på kort sikt och lämna in ett förbättrat förslag till subkommittén för en permanent lösning.</p>
<p><b>INF.19</b></p> <p><b>INF.20</b></p>	<p><b>Tillägg till extra särbestämmelse för nya bränslen till UN1202 (särbestämmelse 640L). (ECFD).</b></p> <p>Vid mötet i september 2025 antogs den nya särbestämmelsen 640L för UN 1202, men den sattes inom hakparenteser eftersom beslutet baserades på ett informellt dokument. Eftersom ECDF inte fått in några ändringsförslag föreslår de nu att hakparenteserna tas bort och att bestämmelsen inkluderas i 2027 års utgåva.</p> <p>I INF.20 påpekar Österrike att WP.15 ansåg att frågan tills vidare kan lösas genom ett multilateralt avtal. Om beslutet skjuts upp till 2029 års utgåva menar Österrike att man bör justera den officiella transportbenämningen i kolumn 2 i tabell A samt ändra den nya särbestämmelsen.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sent inskickat dokument</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Jointmötet beslutade att ta bort hakparenteserna i särbestämmelse 681 för att undvika skillnader mot ADN. Det beslutades också att alla hänvisningar till EN 590:2022 ersätts med EN 590:2025.</p>
<p><b>5 (b) Nya frågor (New proposals)</b></p>	
<p><b>2026/6</b></p>	<p><b>Tolkning av RID/ADR/AND (ECMA)</b></p> <p>ECMA (European Cylinder Makers Association) önskar mötets tolkning om typgodkännandecertifikatet och certifikatet för första kontroll och provning av tryckkärl ska innehålla tillverkarens namn och adress av ett tryckkärl och inte en kod bestående av siffror och/eller bokstäver. Nyligen har ECMA uppmärksammats på att ett antal typgodkännandecertifikat samt certifikat för första kontroll och provning har utfärdats där tillverkningsplatsen anges med en serie siffror och/eller</p>

	<p>tecken. En sådan kod gör det omöjligt att identifiera den exakta tillverkningsplatsen för tryckkärlet. Förutom att detta enligt ECMA:s uppfattning inte uppfyller kraven i RID/ADR, finns det en oro för att det blir svårt att kontakta den faktiska tillverkaren när tryckkärl inte uppfyller RID/ADR. ECMA refererar till 1.8.7.2.2.1 (c), 1.8.7.4.2 (d) samt 1.8.7.4.3 och har svårt att förstå hur en kod kan uppfylla kraven. Man önskar mötets tolkning och att denna publiceras på OTIF och FN:s hemsidor.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige delar och stödjer tolkningen som ECMA gör.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> ECMA föreslog att OTIF:s och ECE:s webbplatser skulle förtydliga att inspektions- och testcertifikat måste ange tillverkarens fullständiga namn och adress, inte bara en kod. Mötet ansåg att detta redan framgår tydligt och att inga ändringar behövs. ECMA meddelade att de kommer att följa upp fall av bristande efterlevnad och samarbeta med EIGA och LGE för att undersöka om även tillverkningsadressen bör krävas.</p>
<p><a href="#">2026/9</a></p>	<p><b>Särbestämmelse 594 för UN 3164 FÖREMÅL, PNEUMATISKT TRYCKSATTÄ eller FÖREMÅL, HYDRAULISKT TRYCKSATTÄ (Tyskland)</b></p> <p>UN 3164 kan transporteras undantagna från RID/ADR enligt särbestämmelse SP 594. Vid tillsyn kan det vara svårt att se om godset faktiskt uppfyller kraven i SP 594. Förslaget innehåller ändringar i SP594 med krav på sprängtryck och att tillverkaren ska kunna lämna dokumentation på begäran till behörig myndighet.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer principen men anser att man bör diskutera en övergångsbestämmelse.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Tyskland presenterade ett förslag som ska förtydliga när föremål klassade som UN3164 kan undantas ADR/RID-kraven. Syftet är inte att begränsa undantagen utan att göra reglerna lättare att tillämpa och kontrollera. De bad andra länder undersöka om några av deras produkter kan påverkas negativt. Mötet beslutade att ta upp dokumentet igen vid nästa möte i september.</p>
<p><a href="#">2026/12</a></p>	<p><b>Tillägg till RID/ADR 5.2.2.1.11.1 om märkning av överpack på fordon som innehåller förpackningar med radioaktivt material (Tyskland)</b></p> <p>Enligt RID/ADR 5.2.2.1.11.1 måste överpack som innehåller radioaktivt material ha varningsetiketter på två motstående sidor. I Tyskland uppstår dock ett praktiskt problem av strålskyddsskäl måste då sådana överpack fästas permanent på fordonet, vilket gör att två motstående sidor inte längre är synliga. Därmed kan etiketterna varken placeras eller kontrolleras. Förslaget innebär ett tillägg till RID/ADR 5.2.2.1.11.1 som</p>

	<p>lyder: Om ett overpack är permanent fastsatt på transportenheten och två motsatta sidor inte är synliga får varningsetiketter istället sättas på två synliga sidor.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer inte förslaget.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Tyskland presenterade dokumentet för att diskutera märkning av overpack som sitter fast på fordon. Flera delegationer ansåg att de beskrivna boxarna inte är overpack och därför inte omfattas av märkningskraven. Det föreslogs också att frågan bör tas upp med IAEA. Tyskland framhöll att det är skillnad mellan boxar som är fastskruvade och de som är fastsvetsade.</p>
<p><a href="#">2026/18</a></p>	<p><b>Åtgärder för att stödja branschen efter avskaffandet av dubbelt godkända tankar – Förslag om enhetliga krav på storetiketter och märkning av UN-tankar (ITCO)</b></p> <p>Förslaget innebär att UN-tankar alltid ska få använda IMDG-kodens kapitel 5.3 för storetiketter och märkning, även om transportkedjan inte innehåller transport på sjö.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige är tveksam till förslaget i sin nuvarande form eftersom skrivningen i 1.1.4.2 också behöver beaktas. Detta behöver diskuteras under mötet.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> ITCO presenterade förslaget och efterfrågade synpunkter på både princip och formulering. De delegationer som yttrade sig stödde inte förslaget, och ITCO drog därför tillbaka det.</p>
<p><a href="#">2026/24</a></p>	<p><b>Information i transportdokumentet för FÖRPACKNINGAR, UTTJÄNTA, TÖMDA, EJ RENGJORDA (UN 3509) (Frankrike)</b></p> <p>UN 3509 gäller FÖRPACKNINGAR, UTTJÄNTA, TÖMDA, EJ RENGJORDA som ska återvinnas eller tas om hand. Dessa räknas som avfall enligt särbestämmelse SP 663. Enligt 5.4.1.1.3.1 måste ordet "AVFALL" läggas till före den officiella transportbenämningen, om det inte redan ingår i namnet. Frankrike föreslår att RID/ADR 5.4.1.1.3.1 ändras genom att lägga till följande mening "Dessa bestämmelser gäller inte för FÖRPACKNINGAR, UTTJÄNTA, TÖMDA, EJ RENGJORDA som är klassificerade som UN 3509."</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer principen i förslaget men med justeringar.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b></p>

	<p>Principen i Frankrikes förslag fick stöd, och några förbättringsförslag till texten framfördes. Frankrike bad om skriftliga kommentarer för att kunna ta fram ett officiellt dokument till nästa möte.</p>
<p><b>INF.5</b></p>	<p><b>Publiceringsdatumet för IRS 50592 i fotnot 3 till 6.11.4.1 och fotnot 2 till 7.1.3 (UIC)</b></p> <p>Under mötet i september 2025 beslutade Joint Meeting att uppdatera hänvisningen till 4:e upplagan av IRS 50592 (standard för intermodala lastbärare), men publiceringsdatumet var då inte känt. Datumet är nu känt. UIC föreslår därför att hakparenteserna tas bort kring fotnot 3 i 6.11.4.1 och fotnot 2 i 7.1.3 och att månaden ändras från "November" till "Oktober" i båda fotnoterna.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Jointmötet granskade Annex II i ECE/TRANS/WP.15/AC.1/178 och bestämde att man skulle ta bort alla hakparenteser. Baserat på INF:5 bestämdes även att ändra publiceringsdatumet för IRS 50592 och baserat på INF.7 att ändra UN-numren som tilldelats CW28/Cv28.</p>
<p><b>6. Rapporter från informella arbetsgrupper (Reports of formal working groups)</b></p>	
<p><b>INF.8</b></p> <p><b>INF.9</b></p> <p><b>INF.26</b></p>	<p><b>Rapport från den informella arbetsgruppen om detaljhandelsleveranser (COSTHA)</b></p> <p>Den informella arbetsgruppen (IWG) om detaljhandelsleveranser behandlade förslag kring undantag för transport av farligt gods inom detaljhandeln. Dokumentet bygger på tidigare diskussioner från höstmötet 2025 och tre digitala möten hösten 2025–vintern 2026.</p> <p>I INF.9 föreslår arbetsgruppen ett nytt undantag i ADR/RID (1.1.3.1(g)) för transport av farligt gods i detaljhandelsleveranser. Det anger villkor för hur innerförpackningar ska hanteras, krav på förpackningsmetod, ett nytt "R-märke", informationskrav till förare samt begränsning till max 333 kg per transportenhet. Undantaget gäller inte för klasserna 1, 4.2, 6.2 och 7.</p> <p>I INF.26m kommer ytterligare förslag efter en luncharbetsgrupp på plats i Bern där bland annat ny form på märkning (kundvagn) togs fram.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige har varit kritiska till arbetet under längre tid men det finns ett starkt internationellt stöd att ta fram en ny lättnad.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> COSTHA presenterade förslaget till ändring av 1.1.3.1. Efter diskussioner i plenum och i en arbetsgrupp togs ett nytt INF.26 fram. Vissa delegationer stödde förslaget, medan andra hade invändningar kring märkning, maxmängder, transportavstånd och fordonstorlek. Mötet</p>

	<p>enades om att frågan återkommer i ett officiellt dokument vid nästa möte.</p>
<b>INF.14</b>	<p><b>Rapport från arbetsgruppen om återkommande kontroll av tryckkärl av komposit (Tyskland)</b></p> <p>Arbetsgruppen hade sitt senaste möte via länk 12 februari och här ges en rapport på statusen av det pågående arbetet där fyra förslag presenteras (sidan 8 i presentationen). Nästa möte kommer att hållas 12 april.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Dokumentet inkom sent har inte kunnat studeras i detalj.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Tyskland, som leder arbetsgruppen, redovisade arbetet kring återkommande kontroll av komposittryckkärl. Mötet tackade för uppdateringen och ser fram emot färdiga förslag till ändringar.</p>
<b>INF.17</b>	<p><b>Rapport BLEVE-arbetsgruppen (Storbritannien och Nordirland)</b></p> <p>Termiska skydd och automatiska brandsläckningssystem blir obligatoriska för nya FL- och EX/III-fordon från 1.1.2029. Kraven för termiska skydd antogs för ADR 2027 och FN-regler för brandsläckning träder i kraft 2026. ADR uppdateras för att hänvisa till den nya FN-regleringen. Gruppen ska nu inleda arbete om motsvarande risker för järnväg och rapportera i september.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Rapport från pågående arbetsgrupp.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Storbritannien rapporterade om BLEVE-gruppens arbete, inklusive nya FN-regler om automatiska brandsläckningssystem för FL- och EX/III-fordon. Mötet välkomnade rapporten och stödde fortsatt arbete.</p>
<b>7. Olyckor och riskhantering (Accidents and risk management)</b>	
<b>2026/25</b>	<p><b>Utkast till mandat för den informella arbetsgruppen om förbättring av olycksrapportering (Frankrike)</b></p> <p>Frankrike presenterar ett förslag om att fastställa ett nytt mandat för en informell arbetsgrupp som ska förbättra rapporteringen av olyckor inom RID/ADR/ADN. Under hösten 2025 beslutade Joint Meeting att arbetet skulle återupptas, och ett förberedande möte hölls den 16 december 2025 där ett nytt utkast till mandat togs fram.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige välkomnar fortsatt arbete med arbetet med olycksrapportering men inser att mer arbete krävs då Frankrikes tidigare förslag mötte en del kritik från flera experter.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b></p>

	Frankrike, som leder den informella arbetsgruppen, presenterade gruppens mandat. Mötet godkände mandatet.
<b>8. FN:s 2030 agenda för hållbar utveckling (UN 2030 Agenda for sustainable development)</b>	
	Inga inkomna dokument
<b>9. Elektroniska data som används vid transport av farligt gods</b>	
	Inga inkomna dokument
<b>10. Kommande arbete (Future work)</b>	
<a href="#">2026/19</a>	<p><b>Transport av gods i transportkategori 4 (Schweiz)</b></p> <p>Schweiz lyfte 2024 frågor om tunnelrestriktioner för transportkategori 4 (TC4), eftersom dessa farliga gods tilldelas tunnelkod E – trots att de ofta kan transporteras i obegränsade mängder enligt ADR-undantaget 1.1.3.6, vilket innebär att inga tunnelrestriktioner gäller. Schweiz föreslår att en informell arbetsgrupp inrättas för att:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Granska om transportkategori 4 är lämplig för varje enskilt ämne.</li> <li>- Utvärdera både tunnelsäkerhet och transportskydd (security).</li> </ul> <p>Lämna förslag på ändringar där transportkategori 4 inte är motiverat. Arbetet sker i två steg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Först: gods i 1.4S</li> <li>- Därefter: övriga klasser inom transportkategori 4.</li> </ul> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige stödjer förslaget.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Schweiz föreslog en informell arbetsgrupp för att se över relevansen av transportkategori 4. Trots visst stöd beslutade mötet att inte starta en grupp. Schweiz fortsätter arbetet inom WP.15 för att hitta en lösning på de identifierade problemen.</p>
<b>11. Övriga frågor (Any other business)</b>	
<a href="#">INE.4</a>	<p><b>Budgetåtgärder inom UNECE: Konsekvenser för lagstiftning rörande transport av farligt gods, konsekvensbedömning för industri- och transportsektorer samt möjliga lösningar (UIC), (LGE), (ECMA)</b></p> <p>UNECE tvingas till kraftiga nedskärningar som påverkar personal, översättningar, tolkning och mötesverksamhet. Detta riskerar leda till sämre kvalitet i RID/ADR/ADN och ökade skillnader mellan nationella regelverk. Industrin varnar för betydande ekonomiska konsekvenser, särskilt vid internationella gränstransporter. Industrin och medlemsstaterna framhåller att dagens harmoniserade regler ger stora säkerhets- och samhällsvinster. Flera organisationsförslag läggs fram för att förbättra effektiviteten utan att minska kvaliteten.</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige följer diskussionen noga för att minska kostnaderna kring det internationella arbetet och bedömer att mötesfrekvensen behöver</p>

	<p>behållas. Kanske kan något möte i den tvååriga cykeln genomföras via länk.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Mötet gick igenom INF.4 och INF.15 om möjliga sätt att effektivisera mötena. Olika besparingsåtgärder diskuterades, bl.a. fler informella dokument, fler språkversioner, prioritering av arbetsprogrammet, färre möten, längre cykler och andra mötesplatser. Flera delegationer efterfrågade bättre insyn i FN:s kostnadsstruktur. Industrirepresentanter (LGE, UIC och SAAMI) betonade att de redan har höga kostnader och att harmoniseringsarbetet är av stort samhällsvärde. Mötet slog fast att systemet redan är effektivt och väl optimerat och att ytterligare förändringar troligen inte skulle ge förbättringar.</p>
<p><b>INF.15</b></p>	<p><b>Undersöka alternativ för rätt dimensionering och service för Joint-mötet (Ordförande för Joint-mötet)</b> Ordförande för Joint-mötet gör en summering av den ekonomiska situationen, mötets historia, mötesstruktur och möjliga sätt att effektivisera arbete. Mötets deltagare uppmanas att se över de olika alternativen och möjliga lösningarna som finns i dokumentet och att vidta nödvändiga åtgärder och beslut. Resultatet av denna diskussion vid mötet kommer att användas som input för att ge feedback till ITC inom ramen för FN:s 80-initiativ (UN80).</p> <p><b>Sveriges preliminära åsikt inför mötet:</b> Sverige följer diskussionen.</p> <p><b>Resultat från Joint-mötet:</b> Mötet gick igenom INF.4 och INF.15 om möjliga sätt att effektivisera mötena. Olika besparingsåtgärder diskuterades, bl.a. fler informella dokument, fler språkversioner, prioritering av arbetsprogrammet, färre möten, längre cykler och andra mötesplatser. Flera delegationer efterfrågade bättre insyn i FN:s kostnadsstruktur. Industrirepresentanter (LGE, UIC och SAAMI) betonade att de redan har höga kostnader och att harmoniseringsarbetet är av stort samhällsvärde. Mötet slog fast att systemet redan är effektivt och väl optimerat och att ytterligare förändringar troligen inte skulle ge förbättringar.</p>
	<p>Jointmötet informerades om att Romain Hubert gick i pension den 1 februari 2026. Han var chef för enheten för farligt gods och medsekreterare för Jointmötet. Mötet uttryckte uppskattning för hans insatser och önskade honom en lång och god pensionstid tillsammans med familj och vänner.</p>
<p><b>12. Antagande av rapporten (Adoption of the report)</b></p>	
	<p>Mötet antog rapporten baserat på rapportutkastet.</p>