



## Rapport

### 18th Session of the RID Committee of Experts' standing working group (RID-arbetsgruppen), den 20-21 november 2024

Sverige representerades av Joakim Agås och Henric Strömberg, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Dokumenterna finns också tillgängliga på OTIF:s webbplats: [https://otif.org/en/?page\\_id=140](https://otif.org/en/?page_id=140)

Färgkoderna i rapporten betyder:

**Grön** = Positivt resultat (förslaget antogs)

**Gul** = Förslaget drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

**Röd** = Negativt resultat (förslaget antogs inte)

1. Fastställande av dagordning	
<a href="#">RID-24011-CE-GTP18</a>	<b>Preliminär dagordning till mötet</b> Förslag till dagordning antogs
<a href="#">INF.1 (OTIF)</a>	<b>Dokumentförteckning</b>
2. Närvaro	
Följande arton fördragsstater till RID närvarade: Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Georgien, Italien, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Tyskland, Ungern och Österrike. Som fördragsstat deltog även Europeiska unionen, inklusive Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA). Georgien deltog för första gången i arbetsgruppen.	
Följande fyra branschorganisationer närvarade: International Union of Wagon Keepers (UIP), International Union of Railways (UIC), The European	

Chemical Industry Council (CEFIC) och The European Rail Supply Industry Association (UNIFE).

Ordförande: Caroline Bailleux, Belgien

Vice ordförande: Othmar Krammer, Österrike

### 3. Resultat från möte med arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik den 19 november 2024

Inget dokument.

#### Resultat från arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik

Enligt den preliminära dagordningen ska följande diskuteras av arbetsgruppen:

1. Extra stora tankcontainrar: bestämmelser för transport som single wagon traffic och rangering från vall.
2. Digitala automatkoppel (DAC): Explosionsskydd för elektrisk utrustning på vagnar som transporterar farligt gods.
3. Effekter av skvalprörelser vid järnvägstransporter: eventuell delrapport från German Centre of Rail Traffic Research.

Preliminär dagordning finns här: [https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2D-Dangerous-Goods/2Dc\\_StandingWG/RID-24012-CE-e-WG\\_tank\\_vehicle\\_technology\\_invitation.pdf](https://otif.org/fileadmin/new/2-Activities/2D-Dangerous-Goods/2Dc_StandingWG/RID-24012-CE-e-WG_tank_vehicle_technology_invitation.pdf)

#### Resultat

Ordföranden för arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik redovisade vilka frågor som hade diskuterats.

1. Arbetsgruppen diskuterade om det ska finnas begränsningar i hur extra stora tankcontainrar får rangeras. Till nästa möte förväntas antingen Cefic eller UIP föreslå regler för rangering av extra stora tankcontainrar.
2. Arbetsgruppen behandlade frågan hur direktiv 2014/34/EU om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om utrustning och säkerhetssystem som är avsedda för användning i explosionsfarliga omgivningar (ATEX) ska tas i beaktande vid lastning och lossning av cisternvagnar. Bland annat diskuterades om vagnar, likt vissa tankfordon för transport av farligt gods på väg enligt ADR, ska utrustas med en så kallad huvudströmbrytare. Eventuellt kommer ERA att arrangera ett arbetsgruppsmöte om denna fråga under 2025. Diskussionerna kommer att återupptas vid nästa möte med RID-arbetsgruppen.

	<p>3. Tyskland redovisade arbetsläget i projektet som German Centre of Rail Traffic Research bedriver om effekter av skvalprörelser vid järnvägstransporter. I förlängningen förväntas projektet bland annat ge svar på om det ska finnas lastgränser för extra stora tankcontainrar (se 4.3.2.2.4 i RID). Projektet avslutas den 1 juli 2025.</p>
<p><a href="#">INF.2 (Tyskland)</a></p>	<p><b>Status för forskningsprojektet initierat av Tyskland om den simuleringsbaserade undersökningen av hur vätskeskvalp beter sig i tankar</b></p> <p>Tyskland redovisar det pågående forskningsprojektet angående skvalprörelser som uppstår i tankar. De fyra områdena i forskningen innefattar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forskning av tillämpliga regler och föreskrifter och modelleringsmetoder</li> <li>• Utveckling och implementering av en multifysisk simuleringsmodell</li> <li>• Förberedelse och genomförande av tester för modellvalidering</li> <li>• Härledning av ett förenklat beräkningssätt som ska validera testerna</li> </ul> <p>Efter projektets slut, den 1 juli 2025, kommer Tyskland informera RID-arbetsgruppen om vad man kommit fram till.</p> <p><b>Resultat</b></p> <p>Endast information. En presentation av projektet finns i <a href="#">INF.4</a> till mötet med arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik.</p>
<p><b>4. Tolkning av RID</b></p>	
<p><a href="#">2024/8 (OTIF)</a></p>	<p><b>Frågor om tillämpning av märkning med SV enligt 6.8.3.2.9.6</b></p> <p>Nederländerna tog upp en tillämpningsfråga vid mötet med Joint Meeting (RID/ADR-möte) i september 2024, som rörde märkning med bokstäverna "SV" på tankar som är utrustade med säkerhetsventiler enligt 6.8.3.2.9.1 – 6.8.3.2.9.5 i RID/ADR. Joint Meeting bekräftade att märkning med "SV" inte gäller för tankar avsedda för kyld, kondenserad gas och formulerade en tolkning av reglerna i 6.8.3.2.9.6 som de uppmanade att OTIF och FN lägger till listan över tolkningar som finns publicerad på respektive hemsida.</p> <p>OTIF föreslår i dokument 2024/8 att tolkningen läggs till på deras hemsida enligt förslaget från Joint Meeting.</p>

	<p><b><u>Resultat</u></b> Tolkningen antogs och kommer att publiceras på OTIF:s webbplats för tolkningar: <a href="https://otif.org/en/?page_id=7314">https://otif.org/en/?page_id=7314</a>.</p>
<a href="#">2024/9 (OTIF)</a>	<p><b>Kontroll av tankar vars datum för mellanliggande kontroll har passerat</b> UIP tog upp en tillämpningsfråga vid mötet med Joint Meeting i mars 2024 som rörde kontroll av tankar vars datum för mellanliggande kontroll har passerat. Joint Meeting klargjorde att om datumet för nästa mellanliggande kontroll har passerat, ska antingen en mellanliggande (6.8.2.4.3) eller en återkommande (6.8.2.4.2) kontroll genomföras. Detta förtydligande kommer att framgå av RID/ADR 2027 och fram till dess uppmanade Joint Meeting att FN och OTIF lägger till denna tillämpning av reglerna till listan över tolkningar som finns publicerad på respektive hemsida.</p> <p>OTIF föreslår i dokument 2024/9 att tolkningen läggs till på deras hemsida enligt förslaget från Joint Meeting.</p> <p><b><u>Resultat</u></b> Tolkningen antogs och kommer att publiceras på OTIF:s webbplats för tolkningar: <a href="https://otif.org/en/?page_id=7314">https://otif.org/en/?page_id=7314</a>.</p>
<a href="#">INF.4 (Nederländerna)</a>	<p><b>Märkning av gasbehandlade lastbärare</b> Nederländerna begär en tolkning av kraven på märkning vid transport av gasbehandlade lastbärare enligt 5.5.2.3 i RID.</p> <p>Lastbärare definieras i RID som vägfordon, vagn, container, tankcontainer, UN-tank eller MEG-container. Vagn är i sin tur definierad som ett järnvägsfordon utan egen dragkraft och som är avsett för transport av gods, och järnvägsfordon definieras som ett fordon som är lämpligt att rulla på egna hjul på räls med eller utan egen dragkraft.</p> <p>Nederländerna menar att alla typer av järnvägsvagnar omfattas av kraven på märkning enligt 5.5.2.3.</p> <p><b><u>Resultat</u></b> RID-arbetsgruppen ansåg att begreppet vagn är tydligt definierat i RID och att ytterligare förtydliganden inte är nödvändiga. Under diskussionerna framkom att frågan har större konsekvenser för transport av farligt gods på inre</p>

	<p>vattenvägar enligt reglerna i ADN (the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways). Märkning enligt 5.5.2.3 i RID krävs enbart vid varje ingång på en gasbehandlad lastbärare, på ett väl synligt ställe för personer som öppnar eller går in i lastbäraren. Vagnar som saknar ingång, såsom cisternvagnar, behöver inte märkas, vilket kan innebära en risk när den gasbehandlade cisternvagnen och godset sedan ska hanteras inom ramen för transport på inre vattenvägar. Det finns dock fortfarande krav på att dokumentation om gasbehandlingen ska medfölja cisternvagnen även om den inte behöver vara märkt enligt 5.5.2.3 i RID.</p> <p>Nederländerna kommer eventuellt att lyfta frågan till forumet för ADN respektive FN:s Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods som behandlar regler som bör vara gemensamma för alla transportslag.</p>
<p><b>5. Förslag till ändringar av RID</b></p>	
<p><b>(a) Kvarstående frågor</b></p>	
<p><a href="#">2024/10 (Belgien)</a></p>	<p><b>Märkning med WE4 och WE5</b></p> <p>I RID 2027 kommer kraven på viss vagnsutrustning att flyttas från kapitel 6.8 till nya särbestämmelser i del 7, WE<sub>xx</sub> (Wagon Equipment). När det gäller system för att skadebegränsa konsekvenserna av och förebygga urspårning, kommer dessa att återfinnas i WE4 respektive WE5. Motsvarande krav finns också i ERA:s TSI Wagon som gäller för transport av icke farligt gods.</p> <p>Om nämnda system finns på en vagn enligt kraven i RID ska vagnen också märkas, enligt RID, med särbestämmelsen. Vid föregående möte med arbetsgruppen poängterade ERA att märkningsreglerna i RID och TSI Wagon bör vara lika.</p> <p>Belgien har nu konstaterat att det inte finns planer på att införa motsvarande märkningskrav i TSI Wagon för vagnar för transport av icke farligt gods och vill diskutera följande.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bör RID kräva att vagnar för farligt gods märks med särbestämmelsen trots att vagnar för icke farligt gods saknar detta krav i TSI Wagon?</li> </ol> <p><i>eller</i></p>

	<p>2. Bör krav på märkning med särbestämmelse introduceras i TSI Wagon, samtidigt som motsvarande märkningskrav behålls i RID?</p> <p><b>Resultat</b> Då ERA i INF.5 har föreslagit att införa märkningskrav i TSI Wagon, blev Belgiens dokument inaktuellt och diskuterades inte.</p>
<p><a href="#">2024/11 (Belgien)</a></p>	<p><b>Märkning med WE</b> I RID 2027 kommer kraven på viss vagnsutrustning att flyttas från kapitel 6.8 till nya särbestämmelser i del 7, WExx (Wagon Equipment). Särbestämmelserna behandlar exempelvis system för att skadebegränsa konsekvenserna av och förebygga urspårning respektive buffertklättring, samt användning av energiupptagningselement. Om en vagn är försedd med utrustning enligt en WExx ska den också märkas på båda sidor med tillämplig särbestämmelse, det vill säga "WExx".</p> <p>Belgien föreslår att kravet på märkning av vagnen tydliggörs i den mening att märkningen enbart krävs om vagnen de facto är utrustad enligt kraven i särbestämmelsen.</p> <p><b>Resultat</b> Förslaget från Belgien antogs. Ett förslag om märkningens utformning och dimensioner kommer att presenteras vid nästa möte med arbetsgruppen</p>
<p><a href="#">INF.5 (ERA)</a></p>	<p><b>Anpassning av första meningen i 7.1.2.3 i TSI Wagon för att tydliggöra kraven på märkning med WExx</b> ERA redovisar ett förslag om att ändra TSI Wagon för att ställa krav på märkning med WExx när vagnar, oavsett om de är avsedda för transport av farligt gods eller inte, är utrustade med system för att skadebegränsa konsekvenserna av respektive förebygga urspårning, enligt särbestämmelserna WE4 och WE5. Preliminärt datum för ikraftträdande av särbestämmelserna är den 1 januari 2027.</p> <p>Genom förslaget att införa krav på märkning i TSI Wagon blir kraven harmoniserade mellan RID och TSI Wagon.</p> <p><b>Resultat</b></p>

	Endast information från ERA att krav på märkning med WExx föreslås i TSI Wagon som överenskommet.
<a href="#">2024/12 (UIP)</a>	<p><b>Orangefärgat band</b></p> <p>Cisternvagnar för kondenserade, kylta kondenserade eller lösta gaser ska märkas med ett kontinuerligt, cirka 30 cm brett, icke-reflekterande orangefärgat band, som går runt tanken i höjd med tankens centrumlinje.</p> <p>UIP föreslår, mot bakgrund av tidigare diskussioner i tankarbetsgruppen under Joint Meeting, att det i RID ska införas krav på att bandets färgton ska vara RAL 2003 pastel orange. Dessutom vill UIP tillåta förändringar i färgtonen till följd av väderpåverkan, under förutsättning att bandets identifiering inte påverkas. UIP föreslår också att kravet på märkning med orangefärgat band även ska gälla för extra stora tankcontainrar.</p> <p><b>Resultat</b></p> <p>Arbetsgruppen antog förslaget att hänvisa till RAL 2003 pastel orange vad gäller färgtonen på det orangefärgade bandet antogs och att förändringar i färgtonen till följd av väderpåverkan är tillåtna. Vidare antog arbetsgruppen preliminärt att extra stora tankcontainrar, i likhet med cisternvagnar, ska märkas med ett orangefärgat band vid transport av visst farligt gods. Innan slutligt beslut tas ska dock synpunkter inhämtas från Joint Meeting som principiellt diskuterar frågor som rör tankcontainrar.</p>
<a href="#">INF.1 (UIP)</a>	<p><b>Ändringar av tankutrustning jämfört med typgodkännandet och särskilt utbyte av utrustning</b></p> <p>UIP lyfte frågan om utbyte av tankutrustning vid förra mötet med Joint Meeting. UIP anser att skrivningen i 6.8.2.3.3 i RID/ADR är mer restriktiv än den som gäller i standarden EN 12972 Transportbehållare för farligt gods - Provning, kontroll och märkning av metalliska behållare, vilken är obligatorisk att tillämpa. Förslaget fick inget stöd under mötet, men en mindre korrigering i RID/ADR antogs för att bättre harmonisera med standarden. En cisternvagn har en livstid på ca. 40 år och under denna tid behöver utrustning bytas ut åtminstone en gång. UIP blev förvånade över tankarbetsgruppens resultat och begär att detta diskuteras av RID-arbetsgruppen i förhållande till cisternvagnar.</p> <p>UIP önskar att ändra ordalydelsen i RID för att tillåta utbyte av driftutrustning med annan utrustning med samma specifikation och installation på samma ställe.</p>

	<p><b>Resultat</b></p> <p>Arbetsgruppen underströk att det med den ändring som träder i kraft den 1 januari 2027 blir tydligare att utbyte av utrustning kan göras mot en typ som visserligen inte är identisk, men uppfyller samma tekniska specifikationer som den ursprungliga typen. Förutsatt att detta är noterat i typgodkännandet. För äldre cisternvagnar kan situationen vara annorlunda, eftersom typgodkännandena i större utsträckning är utfärdade mer specifikt för den typ av utrustning som de facto är monterad på cisternvagnen.</p> <p>Arbetsgruppen uppmanade UIP att åter ta upp frågan, särskilt med avseende på tankar med äldre typgodkännande, med tankarbetsgruppen under Joint Meeting.</p>
<p><a href="#">INF.9 (Frankrike)</a></p>	<p><b>Checklistor för fyllare och lossare</b></p> <p>Det ansvar som fyllare och lossare har enligt 1.4.3.3 och 1.4.3.7 gäller för alla lastbärare av typen tank. De närmare skyldigheterna framgår av respektive delavsnitt.</p> <p>Mot denna bakgrund vill Frankrike dels att anmärkningarna i 1.4.3.3 och 1.4.3.7 ändras så att de omfattar alla typer av tankar, dels att checklistorna kompletteras med de särskilda villkoren som gäller för kyld, kondenserad gas (exempelvis att bestämma hålltid och sänka resttrycket efter lossning).</p> <p><b>Resultat</b></p> <p>Flera länder påtalade att utvecklingen av checklistor för cisternvagnar krävde ett mycket omfattande arbete. Inget land visade sig vara villigt att ta på sig eller leda ett motsvarande arbete för alla typer av tankar. Samtidigt fanns det frågetecken om det förelåg ett faktiskt problem på samma sätt som det gjorde för cisternvagnar. Mot bakgrund av diskussionerna kommer Frankrike ta ställning till hur de vill gå vidare och återkomma.</p>
<p><b>(b) Nya förslag</b></p>	
<p><a href="#">2024/7 (OTIF)</a></p>	<p><b>Användning av begreppet ”fordon” i 1.1.2.3 och 1.1.3.8</b></p> <p>I 1.1.2.3 och 1.1.3.8 i RID finns regler för transport av farligt gods som handbagage, inskrivet resgods eller i/på fordon enligt artikel 5 § 1 b) i bihang C (RID) till COTIF. Med fordon i detta avseende menas fordon enligt definitionen i artikel 3 i bihang A (CIV) till COTIF.</p>



	<p>För att inte förväxla denna definition med definitionen av fordon i avsnitt 1.2.1 i RID, föreslår OTIF att en fotnot läggs till efter begreppet fordon i 1.1.2.3 och 1.1.3.8, som pekar på att definitionen av fordon i CIV gäller i dessa delavsnitt.</p> <p>OTIF frågar också arbetsgruppen om det finns fler avsnitt i RID som är i behov av att begreppet fordon tydliggörs.</p> <p><b>Resultat</b></p> <p>Fotnoten antogs med ändringen att själva definitionen dessutom anges i fotnoten.</p> <p>Otif tar fram ett underlag för alla andra förekomster i RID av begreppet fordon. Mötet får sedan ta ställning till förekomsterna och vilket begrepp som ska användas. Det finns definitioner i RID som kan användas. Eventuellt kan det krävas en arbetsgrupp före nästa möte.</p>
<a href="#">INF.3 (Nederländerna)</a>	<p><b>Säkerhetsåtgärder för transport av ammoniak</b></p> <p>Nederländerna önskar att RID-arbetsgruppen diskuterar säkerheten kring den förväntade ökningen av transport av ammoniak på järnvägen. Detta efter att man tagit del rapporten från en urspårningsincident i Serbien 2022 då flera av skruvarna till en manlucka lossnade och orsakade läckage av ett giftigt moln.</p> <p>Nederländerna anser att det finns tekniska lösningar för att förhindra liknande incidenter. I Nederländerna har man erfarenhet från olyckor där särbestämmelserna TE22 (kollisionsbuffert) och TE25 (förhindra buffertklättring och urspårning) tydligt reducerat skadorna. Nederländerna ser dessa särbestämmelser, tillsammans med en förbättrad säkerhet för manluckorna, som viktiga för säkerheten.</p> <p>Nederländerna vill diskutera om de tekniska åtgärderna i särbestämmelse TE22 och TE25 är lämpliga för att förbättra säkerheten och om övergångsperioden för TE22 och TE25 bör förkortas.</p> <p>Man vill också höra vilka andra säkerhetsåtgärder som kan vara motiverade, både på kort och lång sikt, vad gäller transport av ammoniak.</p> <p><b>Resultat</b></p>

	<p>Nederländerna fick liten respons på frågorna som togs upp i INF.3. UIP framhöll att det finns tekniska åtgärder i RID som ska förebygga olyckor och tillbud för sådana vagnar. Enligt UIP har äldre cisternvagnar för ammoniak en vägg tjocklek om 12 mm eller mer och uppfyller därmed särbestämmelse TE25 (b) i 6.8.4 i RID om att vidta åtgärder för att begränsa skador vid buffertklättring. ERA menade att förebyggande åtgärder är i första hand viktigast. Nederländerna ser framför sig en ökning av ammoniaktransporter och vill kontinuerligt arbeta för att skapa säkrare transporter. Nederländerna kommer att fortsätta arbetet och återkommer eventuellt i frågan vid kommande möten.</p>
<p><a href="#">INF.6 (ERA)</a> <a href="#">INF.6/Rev.1 (ERA)</a></p>	<p><b>Ändring av 7.2.4 i RID för att harmonisera specifikationerna för gnistskyddsplåtar</b></p> <p>Vid transport av explosiva ämnen och föremål, och vissa organiska peroxider och självreaktiva ämnen, ska vagnar vara utrustade med så kallade gnistskyddsplåtar.</p> <p>ERA föreslår, enligt principen att flytta tekniska krav på själva vagnen till TSI Wagon (EU) och UTP Wagon (OTIF), att kraven beträffande gnistskyddsplåtar överförs till nämnda regelverk och att nödvändiga följdjusteringar görs i RID.</p> <p>ERA anger vidare att säkerhetskraven i RID inte förändras av förslaget.</p> <p><b>Resultat</b></p> <p>RID-arbetsgruppen samtyckte till ERA:s arbetsprincip och prioriterade att i första hand diskutera den del av förslaget som rörde ändringarna av TSI Wagon, då de skulle beslutas i februari 2025. Arbetsgruppen föreslog vissa justeringar som ERA inarbetade i INF.6/Rev.1 och som ERA kommer att lägga fram för beslut i februari 2025. När sedan motsvarande ändringar antagits för UTP Wagon kan RID-arbetsgruppen ta ställning till följdändringar i RID vid nästa möte.</p>
<p><a href="#">INF.8 (UIC)</a></p>	<p><b>Tabell B i kapitel 3.2 i RID – ändringar av NHM-koderna</b></p> <p>World Customs Organization (WCO) har begärt att UIC senast 2025 harmoniserar NHM-koderna med HS-koderna (världstäckande system) respektive CN-koderna (EU-system). UIC föreslår därför ett antal justeringar av tabell B i RID. NHM-kolumnen i tabell B är en icke officiell del av RID.</p> <p><b>Resultat</b></p>

	<p>Justeringarna av NHM-koderna antogs. Då NHM-kolumnen i tabell B är en icke officiell del av RID kan justeringarna inkluderas i rättelserna som framgår av dokument 2024/13.</p>
<p><a href="#">INF.10 (Frankrike)</a></p>	<p><b>Användning av storetiketter, orangefärgade skyltar och märkning av självhäftande typ</b></p> <p>Till följd av att avsändare och fyllare i allt större grad använder märkning av självhäftande typ vill Frankrike diskutera om avsändaren ska få ett föreskrivet krav på sig att regelbundet kontrollera märkningens skick och byta ut den vid behov.</p> <p>Dessutom skulle Frankrike vilja diskutera om det är nödvändigt att ange antalet märkningar (storetiketter, orangefärgade skyltar och annan märkning) som lastbäraren ska vara försedd med.</p> <p><b>Resultat</b></p> <p>Frankrike fick liten respons på de frågor som togs upp i INF.10. Reglerna i RID anger att vagnar ska vara märkta på föreskrivet sätt när de överlämnas för transport och transporteras. Ytterligare krav eller ansvar löser troligen inte de problem som Frankrike redovisade. Fler kommentarer eller information kring frågorna kan vid behov förmedlas direkt till Frankrike. Eventuellt återkommer Frankrike därefter med konkreta förslag till ändringar av RID.</p>
<p><b>6. Harmonisering av RID och SMGS, bilaga 2</b></p>	
	<p>Inga dokument.</p>
<p><b>7. Information från Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)</b></p>	
<p><a href="#">INF.7 (ERA)</a></p>	<p><b>Information från den Europeiska unionens järnvägsbyrå (ERA)</b></p> <p>I INF.7 presenterar ERA information från deras arbete som kan beröra RID-arbetsgruppen. Information inom följande områden kommer att redovisas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tester av DAC och utveckling av specifikationer</li> <li>• Leveranser från Joint Network Secretariat</li> <li>• Pilotutveckling av Information Sharing System (ISS)</li> <li>• Förteckning över olyckor med transport av farligt gods som är anmälda till ERA</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nya texter beträffande EU:s järnvägsflagstiftning</li> </ul> <p><b>Resultat</b> Endast information från ERA.</p>
<b>8. Övriga frågor</b>	
<a href="#">2024/13 (OTIF)</a>	<p><b>Förslag på rättelser till notifikationstexten i OTIF/RID/NOT/2025 från den 24 juni 2024 (RID 2025)</b> OTIF:s sekretariat föreslår rättelser av RID 2025 som identifierats i notifikationstexten. Rättelser är justeringar av mindre karaktär som inte påverkar regelverkets sakinhåll.</p> <p><b>Resultat</b> Rättelserna antogs, inklusive justeringarna av NHM-koderna enligt INF.8. Rättelserna kommer att framgå av den digitala utgåvan av RID som finns på OTIF:s webbplats.</p>
<a href="#">2024/14 (OTIF)</a>	<p><b>Information från det 116:e mötet med WP.15 (Genève, den 5 till 8 november 2024)</b> OTIF har i detta dokument sammanställt information från det 116:e mötet med WP.15 som kan vara av intresse för RID-arbetsgruppen.</p> <p><b>Resultat</b> Endast information om mötet med WP.15 i november 2024. OTIF informerade också om att varje fördragsstat ska anmäla vilka myndigheter som är behöriga myndigheter för uppgifter enligt RID. OTIF uppmanade länderna att kontrollera om uppgifterna på OTIF:s webbplats om behöriga myndigheter stämmer och att de länder som inte har lämnat uppgifter gör det.</p>
Övrig information	<p>Det 19:e mötet med RID-arbetsgruppen kommer att hållas den 17 till 21 november 2025. Den viktigaste frågan vid mötet blir att anta preliminära ändringar till RID 2027 som sedan RID-kommittén formellt kan anta i maj 2026. Eventuellt föregås RID-arbetsgruppen också av ett möte med arbetsgruppen om tank- och fordonsteknik.</p>