



Rapport från WP.15, FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg (ADR) 111th session of the Working Party on the Transport of Dangerous Goods, WP.15, 9-13 maj 2022, Genève/Skype

För officiell rapport: <http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html>

Sverige representerades av Katarina Ström, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Färgmarkeringarna nedan betyder:

Grön = Positivt resultat (antogs/färdigbehandlat)

Gul = Arbete kvarstår

Röd = Negativt resultat (antogs inte/drogs tillbaka)

Deltagarförteckning:

28 nationer samt 6 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet.

Följande nationer deltog: Belarus, Belgien, Danmark, Egypten (punkt 11), Finland, Frankrike, Grekland, Italien, Israel, Lettland, Luxemburg, Nederländerna, Nordmakedonien, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Slovenien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland, Ungern och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog: Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA); European Chemical Industry Council (CEFIC); European Conference of Fuel Distributors (ECFD); Fuels Europe; International Organization of Motor Vehicle Manufacturers (OICA); International Dangerous Goods and Containers Association (IDGCA); and International Road Transport Union (IRU).

EU-kommissionen deltog med en representant liksom Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF).

1. Fastställande av dagordning

[/257 \(Sekretariatet\)](#)

Provisorisk agenda för 111:e mötet

[/257/Add.1 \(Sekretariatet\)](#)

Lista över dokument

[/190/Add.1](#)

Terms of reference and rules of procedures

[TRANS/WP.15/255 \(Sekretariatet\)](#)

Rapport från möte med WP.15 november 2021

/300 och Corr.1-3

ADR 2021

[ECE/TRANS/WP.15/256](#)

Utkast till ändringar inför ADR 2023

[INF.7 \(Sekretariatet\)](#)

Information kring mötet

[INF.7 \(Sekretariatet\)](#)

Mötesschema

Information:

Montenegro informerade om att de arbetar med att publicera en arabisk översättning av ADR 2023 på FN:s hemsida.

2. 84:e mötet med Inland Transport Committee

[Rapport](#) från möte med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 22-25 februari 2022 samt vid mötet [antagna beslut](#).

Resultat:

ITC har beslutat om arbete och mötesprogram för 2022, samt sekretariatets offentliggörande av de konsoliderade texterna till ADR och ADN. WP.15 noterade det fortsatta arbetet med genomförandet av ITC-strategin fram till 2030 och de åtgärder som anges i dokument [ECE/TRANS/2022/3](#). Arbetsgruppen noterade särskilt att sekretariatet bör rapportera årligen till kommittén om arbete som relaterar till cirkulär ekonomi och gröna transporter.

Arbetsgruppen välkomnade också godkännandet av ministerresolutionen om att förbättra snabba insatser vid nödsituationer under transport. Som en följd av detta uppmuntrades ADR-länderna att använda telematik vid transport av farligt gods, och man påminde i detta sammanhang om de riktlinjer som publicerats på UNECE:s och OTIF:s webbplatser. Schweiz framförde att de har problem med att tillämpa riktlinjerna och mötet ansåg därför att telematikarbetsgruppen bör hålla ett separat möte för att diskutera saken.

3. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor

WP.15 informerades om statusen för ADR, ändringsprotokollet från 1993 samt särskilda avtal och notifikationer i enlighet med kapitel 1.9.

Sedan föregående möte har Armenien (april 2022) undertecknat ADR-överenskommelsen vilket betyder att antalet medlemsländer nu uppgår till 53 st. Efter att Georgien undertecknade ändringsprotokollet den 29 december 2021, så uppgår nu antalet undertecknande länder till 40. Detta betyder att det fortfarande saknas undertecknande från 13 länder, och nästa år är det 30 år sedan ändringsprotokollet upprättades.

4. Arbete utfört av Joint-mötet (RID/ADR/ADN)

[ECE/TRANS/WP.15/255 \(para. 33\)](#) +

[ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/2 \(OTIF sekretariat\)](#)

Extra stora tankcontainers: manhål och domluckor 6.8.2.2.4

(Kvarstående fråga från novembermötet med WP.15)

På jointmötet i mars 2021 antogs ett förslag om konstruktionskrav gällande provtryck för manhål och domluckor på extra stora tankcontainrar för RID/ADR 6.8.2.2.4 (högra kolumnen). Förslaget antogs med reservation att sätta den föreslagna texten inom hakparentes i väntan på att en definition för extra stora tankcontainrar antagits. Vid mötet med Joint i mars 2022 antogs texten efter vissa justeringar.

[ECE/TRANS/WP.15/AC.1/162](#) (para. 15) +

[ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/12 \(Liquid Gas Europe\)](#)

Märkning av tankar som transporterar kondenserade brandfarliga gaser och som är försedda med säkerhetsventiler

(Kvarstående fråga från novembermötet med WP.15)

Den s.k BLEVE-arbetsgruppen har enligt uppdrag från Joint-mötet tagit fram bestämmelser för att förhindra en BLEVE i händelse av brand vid tanktransport av brandfarlig vätska och gas. Detta dokument innehåller förslag på märkning av tankar utrustade med säkerhetsventiler i syfte att underlätta för räddningstjänsten. Ytterligare ett förslag presenterades genom [INF.20](#) vilket, efter vissa ändringar, antogs av Joint-mötet i mars 2022.

[ECE/TRANS/WP.15/255, paragraph 32 and annex III](#)

Referenser till nya eller uppdaterade standarder

(Kvarstående fråga från novembermötet med WP.15)

Vissa referenser till standarder som behöver uppdateras i ADR kvarstod att ta beslut om. Anledningen är att beslut om ändring måste invänta ikraftträdande av respektive standard.

[INF.9 \(Sekretariatet\)](#) gällande referens till EN 14025:[2022]

Ändringar antagna av Joint vid deras möte i mars 2022 kommer också att gås igenom. Officiell rapport publiceras [här](#).

[INF.5 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.10 \(Sekretariatet\)](#)

[INF.17 \(OTIF\)](#) gällande harmoniserad lydelse för RID

Resultat för förslagen nämnda ovan:

Ovanstående ändringar beslutade av Joint antogs helt eller med vissa justeringar. Vad beträffar standarder så är det fortfarande några som inte kommer att hinna publiceras innan texterna för ADR 2023 måste färdigställas och dessa förs därför inte in. Tillämpliga årtal justerades också på några standarder.

[INF.15 \(Liquid Gas Europe\)](#)

Resultat:

Problem i texterna då bestämmelserna inte går ihop mellan kapitel 6.7 och 6.8. Mötet beslutade därför att återgå till dagens skrivning, radera anmärkningen och att ersätta hänvisningen till 6.7.3.8.1 med 6.7.3.8.1.1 i nya delavsnittet 6.8.3.2.9.1. Frågan beaktas separat av OTIF på kommande möte med RID.

| 5. Förslag till ändringar i ADR | |
|---|--|
| (a) Konstruktion och godkännande av fordon | |
| <p>2022/4 (Nederländerna)</p> | <p>9.2.2.2 Kablar Förslaget har utarbetats av den arbetsgrupp som ser över bestämmelser för el-/hybridfordon.</p> <p>För att möta den tekniska utvecklingen kommer de standarder som ADR hänvisar till vad gäller fordonets kablar, ISO 6722 och ISO 14572, att ersättas av nya standarder. Arbetsgruppen föreslog därför att hänvisningarna i de tredje styckena i 9.2.2.2.1 respektive 9.2.2.2.2 i ADR kompletteras med numren på de nya standarderna. En övergripande redovisning över de nya standardernas innehåll återges i dokumentet.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs.</p> |
| <p>INF.23 (OICA)</p> | <p>Presentation gällande eldrivna fordon</p> <p>Resultat: OICA presenterade information gällande konstruktion av och säkerhets kring eldrivna fordon, inklusive tunga fordon. Presentationen följdes av en praktisk förevisning av ett fordon inne på FN:s område i Genève.</p> |
| <p>2022/5 (Nederländerna)</p> <p>INF.12 (OICA)</p> <p>INF.14 (Tyskland)</p> | <p>Eldrivna fordon Förslaget har utarbetats av den arbetsgrupp som ser över bestämmelser för el-/hybridfordon samt vätgasdrift. Frågan om vätgasdrift innebär ett betydligt större arbete och är inte färdigt. Dokumentet koncentrerar sig därför på eldrift.</p> <p>Utvecklingen inom elektrifiering går snabbt framåt vilket gjort arbetet komplext. Olika frågeställningar har därför fördelats mellan flera subgrupper. Det man har konstaterat är att själva systemet för eldrift i ett fordon är minst lika säkert som de system som finns för förbränningsmotorer.</p> |

| | |
|------------------------------------|--|
| INF.18 (Informal WG on BEV) | <p>Vad beträffar brandrisker i AT-fordon är toleransen något högre än för FL-fordon. Arbetsgruppen har därför i första hand lagt fokus på att bestämmelser som tillåter batteridrift för AT-fordon införs i ADR 2023. Detta skulle dessutom bereda möjlighet att samla in värdefull erfarenhet. Förslag till bestämmelser ses i dokumentets bilaga I.</p> <p>Arbetet med FL-fordon kräver fortfarande mer arbete och var inte färdigställt inom den tid vilken officiella dokument måste publiceras för att kunna fatta beslut om på det kommande mötet. Dokumentet innehåller trots detta även förslag som gäller FL-fordon, se bilaga II. Ordföranden för arbetsgruppen tydliggjorde dock att dessa inte vara färdigarbetade och de beaktades därför inte under mötet.</p> <p>OICA stödjer principen att tillåta batteridrift men lämnar synpunkter på de förslag på krav som finns i 2022/5. De lämnade bl.a. förslag till riktlinje vid det fortsatta arbetet med att utveckla bestämmelserna gällande eldrift för AT-fordon. Dessa handlar dels om att ensa terminologin med UN-reglementena för fordon och dels har de synpunkter på vissa föreslagna krav där de anser att tillfredsställande säkerhet redan finns och att dessa därför kan tillåtas/ej regleras ytterligare.</p> <p>Genom INF.14 stödde Tyskland arbetet men anser att ytterligare arbete behöver göras innan bestämmelserna förs in i ADR.</p> <p>INF.18 är ytterligare rapportering från arbetsgruppen gällande elektriska fordon, både vad gäller eldrift och vätgasdrift. Dokumentet innehåller även vissa justeringar av den text de föreslår genom 2020/5 vilka möter upp de förslag som lämnades av OICA i INF.12.</p> <p>Resultat:</p> <p>Förslagen i INF.18 antogs med undantag för viss text inom parantes i nya delavsnittet 9.2.4.6 samt bestämmelser om elvärmare. Mötet noterade att arbetet kommer att fortsätta vad gäller eldrift för andra typer av fordon, samt andra typer av fordonsdrift.</p> |
| INF.3 (OICA) | <p>BLEVE - Synpunkter gällande förslag på nya krav</p> <p>Vid förra mötet antogs nya bestämmelser för att begränsa risken för BLEVE. Det framkom då att ytterligare diskussioner bör hållas för att ev. komplettera dessa.</p> <p>För att bereda tillverkarna tid att anpassa sig till de kommande kraven vill OICA att ytterligare ändringar, och helst även de redan antagna bestämmelserna, förs in först i 2025 års utgåva av ADR. Detta skulle öka möjligheten för att fler typer av</p> |

| | |
|---------------------------|--|
| | <p>lösningar hinner utvecklas. Det vore även en fördel om den begränsning av brand som åsyftas med bestämmelserna snarare diskuteras med avseende på det kompletta och kompletterade fordonet, än att fokusera på skydd av chassi respektive hytt. En analys för att bättre ringa in och reglera det faktiska behovet och åtgärdernas effekter vad gäller spridning av brand vore också önskvärd för att t.ex. kunna sätta en gräns för värmeflödet.</p> <p>Resultat: Arbetsgruppen arbetar redan i linje med de önskemål som OICA fört fram i sitt dokument. Att bestämmelserna förs in 2023 är viktigt för att bereda tillverkare möjlighet att anpassa sin verksamhet.</p> |
| (b) Övriga förslag | |
| 2022/2 (Tyskland) | <p>Kapitel 8.4 samt S-bestämmelser med övervakningskrav i 8.5</p> <p>Tyskland anser att bestämmelserna om övervakning är överflödiga då detta lämpligare regleras i kapitel 1.10. De lyfte diskussionen redan förra mötet men återkommer nu med ett reviderat förslag efter beaktande av inkomna synpunkter.</p> <p>De föreslog att kapitel 8.4 raderas helt. Dels är det normalt sett inte möjligt att ställa upp fordon på en övervakad parkeringsplats eftersom tillgången är så mager, och dels finns det inget uttalat ansvar vem som ska tillse att denna typ av uppställning finns tillgänglig. De föreslog dock att övervakningskravet för MEMU i 8.4.2 kvarstår, men i ett nytt delavsnitt 4.7.2.6.</p> <p>De ville vidare att S1(6), S14-S24 raderas. Mängdangivelserna är inte harmoniserade med tabellen över ämnen med hög riskpotential i kapitel 1.10. Dessutom refererar mängdgränserna i kapitel 1.10 till transportenhet, medan 8.5 refererar till mängd/fordon samt att flertalet har övervakningskrav som endast refererar till 8.4.</p> <p>I sitt dokument uttrycker även Tyskland sitt fulla stöd för det gemensamma förslaget från Sverige och Norge i 2022/3 (se nedan) och önskade att förslagen diskuteras tillsammans.</p> <p>Resultat:</p> |

| | |
|---|---|
| | <p>Majoriteten som yttrade sig var tveksamma till förslaget eller föredrog en harmonisering mellan 8.5 och 1.10 liknande den som Sverige och Norge föreslog vid förra mötet. Tysklands förslag fick dock principiellt stöd från Sverige, Norge och Belgien bl.a. då de bestämmelser som idag finns i 8.4.1 inte är möjliga att tillämpa lika i alla länder. Dessutom är tillgången på säkra uppställningsplatser mycket begränsad inom majoriteten av länderna. Tyskland tar med sig synpunkterna men är tveksamma till fortsatt arbete för ytterligare förslag.</p> |
| <p>2022/3 (Sverige och Norge)</p> <p>INF.19 (Sverige och Norge)</p> <p>INF.26/Rev.1 (Sekretariatet)</p> | <p>Bestämmelser gällande transportskydd vid transport enligt 1.1.3.6</p> <p>Sverige och Norge föreslog att alla ämnen som har hög riskpotential från 0 kg, ska omfattas av reglerna för transportskydd i kapitel 1.10 även när det transporteras enligt 1.1.3.6. Förslaget omfattar i första hand alla ämnen som har hög riskpotential från 0 kg, och i andra hand endast de ämnen som tillhör klass 1. Förslaget diskuterades även förra mötet och fick relativt stort stöd. Flera länder ville dock ha mer tid att se över ev. konsekvenser. Dokumentet har därför mejlats ut till samtliga länder för att samla in och kunna beakta eventuella synpunkter, men inga har inkommit.</p> <p>Genom INF.19 föreslogs även en följdändring för 1.10.4 samt förslag till övergångsperiod för att ge företag tid att bl.a. upprätta skyddsplaner.</p> <p>Resultat: Förslaget att kapitel 1.10 ska gälla för högriskgods tillhörande klass 1 antogs (alternativ 2 i 2022/3), samt den föreslagna följdändringen i 1.10.4 i INF.19. Ett informellt dokument skickas till det kommande mötet med RID för att harmonisera texten i 1.10.4. Förslaget till övergångsperiod antogs även det men med viss modifiering enligt alternativ 1 i INF.26/Rev.1, vilket även det justerades något.</p> |
| <p>INF.6/Rev.1 (Sekretariatet)</p> | <p>Rättelse av vissa ändringar till ADR 2023</p> <p>Resultat: Förslagen antogs.</p> |
| <p>INF.11 (Sekretariatet)</p> | <p>Rättelser till 22 utgåvan av FN-rekommendationerna att föra in i ADR 2023</p> <p>Vid det 59:e mötet med FN:s subkommitté antogs ändringar i förpackningsinstruktion P200 vilka föreslogs för ADR 2023.</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>Resultat: Förslaget antogs.</p> |
| <p>INF.16 [Sekretariatet]</p> | <p>5.4.2 Revidering av referensen till IMDG-koden i fotnot 6</p> <p>Resultat: Förslagen i INF.16 antogs och förs in i ADR 2023.</p> |
| <p>INF.13 (OTIF)</p> | <p>1.8.5.4 Komplettering av olycksrapporten Vid det senaste mötet med Joint beslutades det att en definition för extra stora tankcontainrar ska införas under definitionen för container i 1.2.1. OTIF föreslog därför att olycksrapporten i 1.8.5.4 kompletteras med extra stora tankcontainrar under punkten 6 där förpackningar och olika lastbärare räknas upp.</p> <p>Resultat: Förslaget antogs.</p> |
| <p>6. Tolkning av texter i ADR</p> | |
| <p>2022/1 (Sverige)</p> | <p>8.2.2 Lärarledd distansutbildning 8.2.1.5 anger att utbildningen ska uppfylla samtliga krav i 8.2.2. Sverige anser att 8.2.2.6.3 (b) indikerar att utbildningen ska vara lärarledd. Vi kan däremot inte se att bestämmelserna i 8.2.2 förbjuder att läraren genomför utbildningen på distans. Sverige ville höra övriga länders tolkning.</p> <p>Resultat: Det var varierade åsikter om lärarledd distansutbildning ska tillåtas. Flera ansåg att det inte går att säkerställa kvalitén på vare sig närvaro eller utbildning som vid utbildning som hålls på plats, medan andra tyckte att texten redan tillåter distansutbildning. Vissa ansåg också att en distansutbildning kan hålla samma kvalitet genom att krav ställs på de system och plattformar som tillåts. WP.15 ansåg vidare att denna fråga bör kunna diskuteras av arbetsgruppen under Joint om e-learning.</p> |

| | |
|------------------------|---|
| INF.4 (Sverige) | <p>Diskussion – ökat transportskydd Sverige lyfte tre frågor gällande fysiskt skydd vid transport av klass 1.</p> <ol style="list-style-type: none">1) Bör endast täckta fordon godkännas som EX/II-fordon vilket även medför att krav på lås i S1(7) alltid gäller?2) Bör kravet på lås i S1(7) kompletteras med specifikation på t.ex. skyddsklass eller liknande?3) Vad avses med kravet på stöldskydd i 1.10.3.3? Vilken/vilka typer av anordningar, utrustning och system anser mötet vara godtagbart? <p>Resultat: Flera länder har nationella bestämmelser gällande fysiskt skydd och ställde sig därför tveksamma till att införa kompletterande bestämmelser då det skulle kunna ställa till problem. Frågan att kräva att endast EX-fordon med skåp (ej kapell) skulle godkännas fick mycket litet stöd. Det fanns dock ett visst intresse för att se över möjligheterna att ställa ett minimikrav på de lås som hänvisas till i S1(7), och då gärna genom att hänvisa till befintliga bestämmelser i en standard. Sverige kommer ta med sig dessa synpunkter hem och därefter överväga om ett förslag ska skickas in för detta syfte.</p> <p>Vad beträffar tolkningsfrågan om lydelsen i 1.10.3.3 informerade Storbritannien om att de bidragit till formuleringen av detta krav då det kom in i bestämmelserna. Texten har avsiktligt utformats för att tillåta olika lösningar, där företagen själva får göra bedömningen och välja den skyddsmetod de anser är bäst lämpad. Det gjordes dock tydligt att trots att bestämmelsen inte kräver t.ex. att larm används så kan detta krävas genom andra nationella bestämmelser.</p> |
| INF.20 (Norge) | <p>EX-fordon - Tolkning av begreppen presenningsförsett respektive täckt fordon Med anledning av Sveriges INF.4 och de frågor som lyfts gällande möjligheten att endast tillåta täckta EX/II-fordon, ville Norge höra övriga länders syn på vilka fordon som anses vara täckta. Exempel ges i dokumentet.</p> <p>Resultat: Det var olika åsikter om de fordon Norge frågade om betraktas som täckta eller presenningsförsetta. Det var dock ett sent dokument och frågan fördes därför över till nästa möte för närmare diskussion då.</p> |

| | |
|--|---|
| INF.8 (Frankrike) | <p>Transport av pyroteknik – notering av nettovikt explosivämne</p> <p>Pyrotekniska föremål omfattas av klass 1. Särbestämmelse V2 (1), som tilldelats ämnen tillhörande klass 1, anger att kollin ska transporteras på fordon som antingen är godkända som EX/II eller som EX/III. Detta innebär att alla ämnen och föremål som tillhör klass 1 ska transporteras på EX-godkända fordon och att då även mängdbegränsningarna i 7.5.5.2 är tillämpliga.</p> <p>Frankrike anser dock att eftersom texten i 7.5.5.2 reglerar nettovikten av explosivämnet, så skulle detta kunna uppfattas som att inte omfatta pyrotekniska föremål. Detsamma gäller för uppgift om nettovikten explosivämne i godsdeklarationen. De ville därför höra mötets syn på om det vore lämpligt att införa ett förtydligande att kraven även omfattar pyrotekniska föremål.</p> <p>Resultat:</p> <p>Bland de som tog ordet ansågs att texten även avser mängden pyrotekniskt ämne, men att ett förtydligande kan diskuteras. Nettovikten hänvisas dock till på flera ställen i ADR, så en ändring skulle även ha effekt där. Ett eventuell förtydligande bör diskuteras i explosivarbetsgruppen under FN:s Sub-kommitté.</p> |
| INF.24 (Österrike) INF.27 (Polen) | <p>9.1.3 Avvikande fordonscertifikat</p> <p>Österrike vill diskutera möjligheterna att avvika från den förlaga som finns i 9.1.3 gällande fordonscertifikatet.</p> <p>Resultat:</p> <p>Flera länder ansåg att bestämmelserna inte utesluter att fordonscertifikatet innehåller olika typer av säkerhetsattribut. Det ansåg även att den rosa randen inte behöver löpa ända ut till änden av pappret, utan det räcker att den löper till certifikatets yttre ram. Flera länder, däribland Sverige, ansåg att det kan vara en fördel att förtydliga i bestämmelserna att t.ex. säkerhetsattribut får inkluderas. Mötet uppmanade de länder som har inkluderat säkerhetsattribut att skicka sina godkända förlagor till sekretariatet för publicering på FN:s hemsida.</p> |
| INF.25 (Nordmakedonien) | <p>8.2 ADR-intyg</p> <p>Resultat:</p> <p>Information gavs om att de ADR-intyg som utfärdas från och med den 1 maj 2022, temporärt kommer att avvika från de förlagor som publicerats på FN:s hemsida. Ytterligare säkerhetsattribut har tillförts och länderna ombeds att föra</p> |

| | |
|--|--|
| | informationen vidare till sina tillsynsorgan. Om tveksamheter uppstår kan kontakt tas med the Ministry of Transport and Communication på adress adr@mtc.gov.mk . |
|--|--|

7. Programme of work

Nästa möte med WP.15 kommer att äga rum den 8-11 november 2022. Det kommer att finnas möjlighet att delta online även denna gång. Agendapunkterna kommer att vara desamma som för det 111:e mötet med tillägg för en punkt för val av ordförande och vice ordförande för det kommande arbetsåret. Sista dag att skicka in officiella förslag till det 112:e mötet är den 16 augusti 2022.

Ändringar till ADR 2023

Dokument ECE/TRANS/WP.15/256/Corr.1 kommer att inkludera de ändringar som antagits och som inte har inkluderats i tidigare dokument gällande antagna texter till ADR 2023. WP.15:s ordförande kommer att överföra samtliga antagna ändringar till generalsekreteraren för anmälan till samtliga kontrakterande parter till ADR den 1 juli 2022, för att godkännas i enlighet med artikel 14 i ADR.

8. Övriga frågor

(a) Circular economy and sustainable use of natural resources

INF.21 (Sekretariatet)

Resultat: Punkten kvarstår till nästa möte och länderna inbjöds att skicka in dokument för diskussion. Regler i ADR som kopplar till cirkulär ekonomin så som t.ex. förpackningar och batterier är mer kopplat till diskussioner under Joint.

(b) Övriga frågor

- **INF.22 (Sekretariatet) + INF.22/Add.1**

Tabell B ingår inte i de officiella texterna i ADR och upptas därför inte i listan över konsoliderade ändringar. Sekretariatet har här listat de ändringar som antagits för tabell A och som har effekt på tabell B i detta dokument.

Resultat: Förslagen antogs.

- The secretary of the Working Party on Transport Trends and Economics (WP.5), Roel Janssens, presenterade the Sustainable Inland Transport Connectivity Indicators (SITCIN), se <https://unece.org/transport/documents/2021/07/working-documents/sustainable-inlandtransport-connectivity-0> <https://sitcin.org/>

(b) Godkännande av rapporten