

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Sagsnr.: 2022-226628
26-05-2023

Høringsnotat

Bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods

Færdselsstyrelsen har den 23. januar 2023 sendt udkast til bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods i høring hos de i bilag 1 nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelse har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 20. februar 2023.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport og Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra Dansk Affaldsforening, DTL - Danske Vognmænd, Foreningen af sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) og SKAD - Køretøjsopbygger- og Autoskadebranchen i Danmark.

I det følgende refereres og kommenteres hovedindholdet i de modtagne høringssvar opdelt efter relevante emner. Færdselsstyrelsens kommentarer til de enkelte emner følger efter i kursiv.

1. Generelle bemærkninger

Dansk Affaldsforening bemærker, at de er glade for de ændringer, der er foretaget i bilag 2, især i kapitel 5 om "Særlige bestemmelser for transport til midlertidigt forarbejdningsanlæg af affald, der indeholder farligt gods, indsamlet i plastkasser som led i en kommunal indsamlingsordning for farligt affald fra private husholdninger og virksomheder".

Dansk Affaldsforening bemærker derudover, at samspillet mellem Miljøstyrelsens sorteringskriterier for farligt affald og Færdselsstyrelsens bestemmelser om vejtransport af farligt gods kan være kompleks og opfordrer til, at myndighederne koordinerer den vejledning, der skal tilgå kommunerne om reglerne for indsamling af farligt affald i plastkasser.

FASID bemærker, at de i det store og hele er godt tilfredse med de tiltænkte ændringer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ændringer i bilag 2 om særlige bestemmelser for national vejtransport af affald, der er farligt gods, sker af hensyn til at understøtte miljømyndighedernes muligheder for indsamling af farligt affald på en omkostningseffektiv samt sikkerheds- og miljømæssig forsvarlig måde.

Det vil være affaldsmyndigheden, der skal vejlede om affald i miljøkasser i forhold til at kunne køre efter de lempeligere bestemmelser i bilag 2.

2. Tilføjelse af skadede elbiler til bekendtgørelsen

SKAD bemærker, at ifm. arbejdet i den tværministerielle arbejdsgruppe vedr. elbiler, har det været oppe, hvorvidt særligt skadede elbiler, efter et trafikuheld, kan anses for værende farligt gods, da disse indeholder store og kraftfulde lithiumionbatterier, som i forvejen er omfattet af ADR ifm. transport. SKAD har anført, at et skadet batteri kan bryde i brand under transport. Transportøren skal fastlægge, hvorvidt ADR skal overholdes eller ej. Det vil altid være en individuel vurdering, der dog i sidste ende pålægger transportøren det endelige ansvar for transporten. SKAD ønsker at gøre opmærksom på de udfordringer, skadede lithiumionbatterier kan føre med sig. Da der i overskuelig fremtid ikke vil være alternativer til lithiumionbatterier, vil antallet af elbiler, drevet af lithiumionbatterier stige betydeligt, og muligheden for sådanne ulykker øges. Det er således SKADs opfattelse, at Færdselsstyrelsen ved opdatering af bekendtgørelsen bør overveje implementering af disse typer trafikskadede elbiler som omfattet af ADR.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ADR allerede omfatter bestemmelser for transport af køretøjer indeholdende beskadigede batterier, hvorfor høringssvaret ikke har givet anledning til ændringer i bekendtgørelsen.

3. Begrænsning i privates transport af farligt gods

DTL bemærker, at det følger af bekendtgørelsesudkastets § 3, at vejtransport af farligt gods skal ske i overensstemmelse med bestemmelserne i bekendtgørelsen om ADR, og at privates transport af brandfarlige væsker er den eneste begrænsning ifølge ADR. DTL bemærker i den forbindelse, at Færdselsstyrelsen har indsat begrænsning på den samlede mængde fyrværkeri pr. transporterende enhed og efterspørger baggrunden for denne begrænsning samt oplysninger om antal uheld siden 10. juni 2017 med private, der transporterer fyrværkeri og flaskegas (LPG). DTL bemærker, at de mener, at sikkerheden højnes ved ensartede og nemt gennemskuelige regler og ikke ved at indføre nationale skærpelser og lempelser, som forvirrer.

FASID bemærker, at begrænsningen i privates transport giver god mening og især, hvad angår fyrværkeri, da man jo alligevel ikke må opbevare mere end 5 kg NEM på bopælen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der er indsat mængdegrænser for, hvor meget fyrværkeri og flaskegas private må transportere for at lette politiets håndhævelse ved at gøre det nemmere at differentiere mellem private og erhvervsmæssige transporter. Mængdegrænserne er fastsat

således, at de er i overensstemmelse med mængden af fyrværkeri og flaskegas, som private må opbevare på bopælen.

4. UddannelseskraV for mekanikere

DTL bemærker, at mekanikeren og personer, som er ansat ved en synsvirksomhed, foretager samme type kørsel, hvorfor uddannelseskraVet til disse bør ensartes. DTL bemærker, at en uddannelse efter kapitel 1.3 bør være tilstrækkeligt.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at yderligere lempelse af reglerne, udover for synsmedarbejdere, er betænkeligt. Det er sikkerhedsmæssigt betænkeligt, hvis køretøjer i højere grad bliver underlagt reparationer og prøvekørsler, mens de er belæsset med farligt gods.

5. Midlertidig forarbejdningsanlæg

Dansk Affaldsforening bemærker, at begrebet "midlertidigt forarbejdningsanlæg" ikke er en term, som affaldsbranchen kender og foreslår, at det ændres til sorterings- eller omlastningsplads.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at begrebet anvendes, da det stammer fra ADR, hvor det på engelsk hedder "intermediate processing facility".

I den nuværende vejledning til bekendtgørelsens bilag 2 oplyses følgende: "Styrelsen opfatter et midlertidigt forarbejdningsanlæg som værende en genbrugsplads, en modtagestation eller lignende, hvor der kan ske sortering og emballering af affaldet, og som ligger i nærheden af/nærmest muligt de husstande, som der indsamles fra".

Begrebet bevares i overskriften til kapitel V, og der vejledes fortsat om forståelsen af begrebet.

6. Bilag 2, kapitel V, pkt. 18

Dansk Affaldsforening bemærker, at i litra a er "del 2" i den tidligere bekendtgørelse ændret til "del 1-9", som udgør hele ADR-konventionen. Dansk Affaldsforening bemærker, at det på den baggrund ikke giver mening, at der i det efterfølgende udtages enkeltkapitler.

Dansk Affaldsforening bemærker endvidere, at i litra c er det fint, at 4.1.1.9 medtages, men bemærker om der bør være et komma i stedet for en tankestreg.

Dansk Affaldsforening bemærker derudover, at litra e medfører, at der skal anbringes et klistermærke på kasserne, da kasserne har en meget langsom rotation igennem systemet, kan tidsfristen derfor være en udfordring.

FASID bemærker, at det er tilfredsstillende, at der kommer krav om pileafmærkning på kasserne. Mærkningen vil forhåbentlig gøre nogle borgere opmærksomme på, at de indvendige emballager skal placeres retvendt i kassen.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at hensigten med litra a er at undtage de pågældende parter, hvorfra affaldet indsamles fra del 1-9 i ADR. Det indebærer, at eksempelvis en børnehave, hvis medarbejdere pakker husholdningslignende farligt affald i miljøkasser, ikke bliver pakker og at medarbejderne ikke skal uddannes i henhold til kapitel 1.3 i ADR.

At affaldsmyndigheden vælger at implementere miljøkasseordningen i virksomheder skal ikke indebære andet ansvar for virksomhederne end det, der måtte følge af bekendtgørelsesudkastets § 5. Virksomheden skal således ikke forholde sig til ADR, men kun til de instruktioner indsamlere giver svarende til det, der gælder for private husholdninger for den samme type affald. Den hidtidige undtagelse fra del 2 i ADR er således ikke tilstrækkelig.

De virksomheder, der efterfølgende indgår i transporten af en kasse pakket af private husholdninger eller virksomheder omfattet af litra a, omfattes ikke af undtagelsen i litra a. Alle andre virksomheder omfattes således af nr. 19-29 og de relevante bestemmelser i ADR, som ikke er nævnt i nr. 18. Disse virksomheder omfatter f.eks. kommunen/affaldsindsamlere og vognmanden. For disse virksomheder er det således kun undtagelserne nævnt i litra b-h, der er relevante.

Pkt. 18 i bilag 2 er, på baggrund af høringssvaret fra Dansk Affaldsforening, præciseret yderligere for at imødegå tvivl om bestemmelserne.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at komma er tilstrækkeligt i opstillingen.

Færdselsstyrelsen kan se udfordringen i ændring af krav til mærkning af miljøkasser med lang rotationstid. Forslag til nye krav om faremærkning fjernes, og der vil således ikke med bekendtgørelsen være nye krav til mærkning af miljøkasser, hvis affaldsmyndigheden vælger at benytte ordningen i institutioner og virksomheder, udover kravet til mærkning med retningspile.

7. Bilag 2, kapitel V, pkt. 19

Dansk Affaldsforening bemærker, at første sætning bør præciseres og gør opmærksom på, at der reelt ikke er andre end kommunerne, som har hjemmel til at "foranledige" en indsamling. Dansk Affaldsforening bemærker, at den næste sætning udfordrer dem, da det ikke er deres vurdering, at bestemmelsen skal bruges til, at virksomheder fremover kan tømme f.eks. miljøskabe ned i et antal plastkasser i stedet for at pakke det farlige affald efter ADR-reglerne. Endeligt værdsættes det, at det bliver muligt at sætte låg på plastkassen uden at overtage pakkeansvaret. Opmærksomheden henledes på, at bestemmelsen muligvis bør formuleres bredere, så det også kan være en borgerrepræsentant eller en skraldemand, som sætter låget på.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det fremgår af overskriften til kapitel V, at bestemmelserne gælder for kommunal indsamlingsordning, og at der derfor ikke vurderes at være behov for yderligere præcisering.

Færdselsstyrelsen bemærker endvidere, at det med bestemmelserne er hensigten, at affald fra virksomheder og institutioner skal have husholdningslignende karakter, hvilket vil være affaldsmyndighedens ansvar at vejlede om.

Det er med bestemmelserne ikke hensigten, at en transportør/chauffør skal kunne færdiggøre pakning af miljøkasser, f.eks. ved at sætte låg på, uden at være pakker. Transportøren skal kun medtage færdigpakke miljøkasser. Bestemmelsen er præciseret for at imødegå tvivl.

8. Bilag 2, kapitel V, pkt. 20

Dansk Affaldsforening bemærker, at i litra a er det tilføjet, at affald ikke må have sekundære eksplosive eller oxiderende egenskaber. Denne oplysning kan ikke aflæses på emballagerne, men alene i datablade. Det foreslås at inddrage Sikkerhedsstyrelsen eller anden relevant myndighed i, hvordan emballager med farligt gods skal være mærket, så borgere udfører korrekt sortering.

Dansk Affaldsforening bemærker derudover, at tilføjelse af mindre gaspatroner i litra d er positiv. Dansk affaldsforening oplyser hertil, at der indenfor gaspatroner sker en udvikling, hvor flere gaspatroners udløsningsdud går udad i stedet for indad, hvilket øger risikoen for gasudtrængning. Også her foreslås at inddrage Sikkerhedsstyrelsen eller anden relevant myndighed.

Dansk Affaldsforening bemærker endvidere, at der i litra f er tilføjet et nyt afsnit om lithiumceller og -batterier. Dansk Affaldsforening gør opmærksom på, at det bliver meget svært at formidle. Dansk Affaldsforening forstår reglerne således, at der ikke er særlige krav om indsamling af defekte batterier, f.eks. vedr. emballering af disse.

FASID bemærker med tilfredshed, at gaspatroner og små lithiumbatterier omfattes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelserne i bilag 2 er lempelser fra ADR-konventionen. Bestemmelserne skal understøtte kommunernes indsamling af farligt affald. Borgerne skal ikke forholde sig til ADR eller kapitel V i bilag 2, men alene til den instruktion, de får fra indsamleren. Det vil derfor være op til kommunerne at vejlede borgerne om korrekt sortering i forhold til at kunne køre efter disse lempeligere bestemmelser.

For at lette formidlingen af bestemmelser om batterier og for at inkludere bestemmelser om defekte batterier er bekendtgørelsen justeret.

9. Bilag 2, kapitel V, pkt. 21

FASID bemærker, at ændringen af kassernes kapacitet fra kilo til liter burde eliminere de tidligere misforståelser.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det er godt, at bestemmelserne bliver mere forståelige.

10. Bilag 2, kapitel V, pkt. 24

Dansk Affaldsforening bemærker, at det er godt, at der er sat en overgangsperiode for ommærkningen af kasserne. Dansk Affaldsforening henleder dog igen opmærksomheden på, at der kan gå lang tid, før kasserne kommer retur fra borgerne, og derfor kan en endnu længere overgangsperiode være nødvendig. Dansk Affaldsforening bemærker, at de kasser, der er ude hos borgerne lige nu, netop indeholder affald fra husstande og vil derfor være mærket korrekt, men mangle retningspile. Det foreslås alternativt, at der alene stilles krav om at de kasser, der udleveres til virksomheder, skal have denne nye mærkning.

FASID bemærker, at etiketterne desværre får ny tekst. Ændringen af teksten vurderes ikke at have nogen betydning, men overgangsordningen på 2 år hjælper branchen til at få produceret nye etiketter.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen anerkender, at der kan være udfordringer med ændrede krav til afmærkning af kasser med lang omløbstid og bemærker, at den eksisterende afmærkning derfor fastholdes, og at der således kun suppleres med afmærkning med retningspile.

11. Bilag 2, kapitel V, pkt. 26

Dansk Affaldsforening bemærker, at det er positivt at begrænsningen på 1.800 kg er fjernet fra bekendtgørelsen. Dansk Affaldsforening ønsker desuden yderligere dialog med Færdselsstyrelsen om en hensigtsmæssig logistik omkring det farlige affald.

FASID bemærker, at det er en stor hjælp, for de aktører der transporterer mange kasser, at begrænsningen på 1.800 kg fjernes.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det er formålet med ændringerne, at logistikproblemer afhjælpes, hvor det kan være sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

12. Bilag 2, kapitel VI

Dansk Affaldsforening bemærker, at ændringerne i dette kapitel ser hensigtsmæssige ud og bifalder, at trykflasker med f.eks. sodastream og helium ikke længere skal opmærkes individuelt, og at brandslukkere fritages for emballeringsforskrifterne. Dog kan Dansk Affaldsforening ikke forstå baggrunden for, at UN 2037 er taget ud af de danske særregler.

FASID bemærker, at det er positivt at UN1013 (CO₂), UN1046 (Helium) og UN1066 (Nitrogen) nu også må køre efter disse regler, men spørger hvorfor UN1070 (Lattergas) ikke er taget med.

FASID gør opmærksom på, at de 4 nævnte UN-numre meget ofte transporteres i samme størrelse ikke-genopfyldelige små flasker i samme udvendige emballage, hvorfor de nye lempeligere regler for de 3 andre UN-numre ikke hjælper ret meget, når alle sædvanlige ADR-krav alligevel skal opfyldes for det ene UN-nummer.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at i medfør af punkt 33 i den nugældende bekendtgørelse må UN 2037 ikke transporteres sammen med andre trykbeholdere. Der er med denne bekendtgørelse ikke ændret i dette. At UN 2037 ikke må sammenlæses med øvrige UN-nr. efter de lempeligere bestemmelser i bilag 2 skyldes blandt andet, at kolli med UN 2037 må have en nettovægt på op til 125 kg.

Bekendtgørelsen er ændret, så UN 1070 er tilføjet listen i kapitel VI.

Bilag 1

3F Fælles Fagligt Forbund

Arbejdstilsynet

ATAX Arbejdsgiverforening for persontransport

ATL - Transportens arbejdsgivere

Beredskabsstyrelsen

BilsynsBranchen.dk

Dansk Erhverv

Dansk PersonTransport (DPT)

Dansk Standard (DS)

Danske Regioner

Danske Speditører

Danske Synsvirksomheder

Datatilsynet

DI - Dansk Industri

DI Transport

DTL - Danske Vognmænd

DTL's arbejdsgiverforening

Erhvervsstyrelsen (OBR)

FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd

FDM (Forenede Danske Motorejere)

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID)

Forsvarets Færdselscenter

Forsvarsministeriets Materiel- og Indkøbsstyrelse (FMI)

Fødevarestyrelsen

ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport

Justitsministeriet

KL - Kommunernes Landsforening

Landbrug & Fødevarer

Miljøstyrelsen

Motorstyrelsen

Rigsadvokaten

Rigspolitiet

Rådet for Sikker Trafik

Sikkerhedsstyrelsen

Sundhedsstyrelsen

Teknologisk Institut

Trafikstyrelsen

Transporterhvervets Uddannelser (TUR)

Vejdirektoratet