



OTIF/RID/RC/2023/22
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/22)

3. Januar 2023

Original: Englisch

RID/ADR/ADN

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter
(Bern, 20. bis 24. März 2023)

Tagesordnungspunkt 5 a): Änderungsanträge zum RID/ADR/ADN – Offene Fragen

Online-Lebensmittel-Lieferdienste

Antrag des Council on Safe Transportation of Hazardous Articles (COSTHA)

ZUSAMMENFASSUNG

Erläuternde Zusammenfassung:

Während der COVID-19-Pandemie haben viele Einzelhandelslieferdienste, einschließlich Lebensmittellieferungen, erheblich zugenommen. Infolgedessen werden Lebensmittel häufig von einem Lieferdienst unter Verwendung eines eigenen "Fahrzeugs" ausgeliefert. Die zunehmende Inanspruchnahme dieser Dienste wirft die Frage auf, ob die Anforderungen der Gefahrgutvorschriften gelten, wenn die Beförderung von einem gewerblichen Angestellten in ähnlicher Weise wie von einem traditionellen Verbraucher im Einzelhandel durchgeführt wird.

Zu treffende Entscheidung:

Einführung einer neuen Freistellung im RID/ADR/ADN für die Beförderung gefährlicher Güter, die unter spezifischen Bedingungen einzelhandelsgerecht abgepackt sind, durch den Einzelhändler.

Damit zusammenhängende Dokumente:

informelles Dokument INF.32 (COSTHA) der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2022

Dokument ST/SG/AC.10/C.3/2022/28 (COSTHA) der 60. Tagung des UN-Expertenunterausschusses
 Dokument OTIF/RID/RC/2022/27 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/27 (COSTHA)
 informelle Dokumente INF.16 (FEA), INF.28 (Frankreich) und INF.29 (RECHARGE) der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2022

Einleitung

1. COSTHA möchte die Gemeinsame Tagung an die Herausforderungen erinnern, die sich aus der Direktbelieferung von Kunden ergeben, die gefährliche Güter umfassen können. Während der COVID-19-Pandemie haben die Lieferungen von Waren im Einzelhandel, einschließlich Lebensmittellieferungen, erheblich zugenommen. Zu den häufigsten Beispielen für gefährliche Güter, die in Lebensmittel- und/oder Einzelhandelsgeschäften verkauft und anschließend befördert werden, gehören entzündbare Gase und entzündbare flüssige Stoffe, organische Peroxide, ätzende Stoffe und kleine Lithiumbatterien.
2. Die Lieferung von "Online"-Einkäufen wird häufig von Dienstleistern durchgeführt, die das "Fahrzeug" des Betreibers nutzen (z. B. Instacart, Peapod, Whole Foods Market in den Vereinigten Staaten von Amerika). Die zunehmende Inanspruchnahme dieser Dienste wirft die Frage auf, ob die Anforderungen der Gefahrgutvorschriften gelten, wenn die Beförderung von einem gewerblichen Angestellten in ähnlicher Weise wie von einem traditionellen Verbraucher im Einzelhandel durchgeführt wird. Derzeit sehen weder das RID, das ADR noch das ADN Ausnahmen für diese Praxis vor. COSTHA geht davon aus, dass die Begriffsbestimmung von "Fahrzeug" derzeit in der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter erörtert wird.
3. Bei der Gemeinsamen Tagung im März 2022 legte COSTHA das informelle Dokument INF.32 vor, um Anregungen für einen künftigen Vorschlag zu sammeln. Viele Delegationen gaben erste Kommentare zu diesem Thema ab, was es COSTHA ermöglichte, der Gemeinsamen Tagung im September 2022 ein Arbeitsdokument (OTIF/RID/RC/2022/27 – ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2022/27) mit zwei Vorschlagsoptionen vorzulegen. COSTHA dankt den zahlreichen Delegationen für ihre Kommentare, die bei der Ausarbeitung dieses Dokuments sehr hilfreich waren.

Diskussion im UN-Expertenunterausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter

4. Da dieses Thema Auswirkungen auf regionaler Ebene und über die Länder hinaus hat, die die RID/ADR/ADN-Vorschriften anwenden, legte COSTHA auch der 60. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 27. Juni bis 6. Juli 2022) ein Arbeitsdokument (ST/SG/AC.10/C.3/2022/28) vor. COSTHA erläuterte dem UN-Expertenunterausschuss, dass die von Lebensmittelgeschäften aufgrund von COVID-19 eingeführten Liefersysteme meist für kürzere Entfernungen verwendet werden und dass Produkte "von der Stange" in Einkaufstüten verpackt werden, wodurch sowohl ihre ursprüngliche (d. h. geeignete) Außenverpackung als auch die Gefahrenkommunikation verloren gehen. Die folgenden Kommentare wurden dabei abgegeben:
 - Eine Delegation wies darauf hin, dass ihre Vorschriften zwar keine spezifische Freistellung für diese Art von Lieferungen, wohl aber einige Ausnahmen für die Beförderung zu Einzelhandelsstandorten enthielten.
 - Eine Delegation wies auf ihre Ausnahmeregelung für die "letzte Meile" hin, die eine Ausnahme für die Verpackung und Kennzeichnung von gefährlichen Gütern vorsieht, die ursprünglich in begrenzten Mengen oder in einer zusammengesetzten Verpackung gemäß Kapitel 4.1 versandt wurden. Diese Ausnahmeregelung ist auf 30 kg je Gefahrgutart und auf höchstens 333 kg je "Fahrzeug" begrenzt.

- Eine andere Delegation wies darauf hin, dass ihre innerstaatlichen Vorschriften eine innerstaatliche Ausnahmeregelung enthielten, vertrat jedoch die Ansicht, dass das Thema weiter untersucht werden müsse. Es wurde ferner vorgeschlagen, die im Dokument ST/SG/AC.10/C.3/2022/28 vorgeschlagene Formulierung als Option und nicht als Vorschrift zu betrachten und Grenzwerte für "Fahrzeuge" in die Vorschriften aufzunehmen.

Begründung

5. Im traditionellen Einzelhandel kaufen die Verbraucher diese Gefahrgutprodukte und verwenden entweder Tüten oder die produkteigene Verpackung, um die Handhabung/Transport zu ihren "Fahrzeugen" und nach Hause zu erleichtern. Die Produkte in Einzelhandelsverpackungen werden in keinem Fall zur Erzielung einer höheren Sicherheit in Übereinstimmung mit den Vorschriften des ADR umgepackt oder gemäß den Gefahrgutvorschriften gekennzeichnet. Bei der Beförderung dieser Produkte aus den Einzelhandelsgeschäften unterliegt eine Einzelperson nicht den verschiedenen Vorschriften. Die Vorschriften gelten jedoch für Lieferunternehmen und -dienste.
6. Die Zunahme dieser Art von Beförderungsvorgängen, insbesondere in den derzeitigen Größenordnungen, wurde bei der Ausarbeitung der Vorschriften nicht vorhergesehen. Die Anwendung der derzeitigen Vorschriften auf diese Beförderungsvorgänge erscheint unpraktisch und wenig vorteilhaft für das gesamte Verkehrssystem. Bei der Auslieferung an den Endverbraucher, die von Einzelhandelsstandorten ausgeht, werden in der Regel keine Verpackungen verwendet, die über die im Ladenregal befindliche Verkaufsverpackungen hinausgehen. Lebensmittellieferungen an den Endverbraucher beschränken sich in der Regel auf kurze Entfernungen, und die beförderten Waren sind nicht den Kräften ausgesetzt, die typischerweise im Güterverkehr auftreten, wo aus Sicherheitsgründen eine leistungsoptimierte Verpackung erforderlich ist. Stattdessen werden die Waren oft in Tüten oder direkt in das "Fahrzeug" einer Person gelegt (z. B. auf einen Sitz oder in den Kofferraum). Darüber hinaus ist die Kennzeichnung dieser Tüten (unabhängig davon, ob sie als "geeignete Außenverpackung" oder "Umverpackung" gelten) keine gängige Praxis.
7. Ausgehend von den Unterschieden in den Beförderungsvorgängen scheinen diese Liefersdienste zum Endverbraucher nicht dasselbe Sicherheitsniveau zu erfordern wie herkömmliche Beförderungsvorgänge. Würden diese Beförderungsvorgänge den Gefahrgutvorschriften unterworfen, könnte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die Bemühungen um Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit zur weltweiten Reduzierung von Verpackungen haben.

Antrag

8. COSTHA bittet um Prüfung, dass gefährliche Güter bei der Lieferung vom Einzelhandel an den Verbraucher ausdrücklich von den Vorschriften ausgenommen werden. Die nachstehenden Vorschläge zielen darauf ab, den Umfang zusätzlicher Verpackungen und Kennzeichnungen zu begrenzen, die die Sicherheit für den Absender oder Beförderer nicht erhöhen und für den Endverbraucher nicht erforderlich sind. Eine ähnliche Ausnahme von den Vorschriften ist in Unterabschnitt 1.1.3.1 a) des RID/ADR/ADN vorgesehen, wo die Beförderung durch Privatpersonen unter bestimmten Einschränkungen von den Vorschriften freigestellt ist. Der Ausschluss der oben beschriebenen Beförderungsvorgänge könnte durch eine zusätzliche Freistellung innerhalb dieses Unterabschnitts erreicht werden, wie im Folgenden beschrieben:

"1.1.3.1 Freistellungen in Zusammenhang mit der Art der Beförderungsdurchführung

Die Vorschriften des RID/ADR/ADN gelten nicht für:

(...)

- g) die Beförderung gefährlicher Güter durch oder im Auftrag eines Absenders, der die Güter direkt an den Endverbraucher (Unternehmen an Endverbraucher) versendet, wobei die Sendung einzelhandelsgerecht (online, in einem Ladengeschäft, durch Direktverkauf oder Direktversand) abgepackt und für den persönlichen oder häuslichen Gebrauch des Empfängers (d. h. des Endverbrauchers oder Warenempfängers) bestimmt ist, vorausgesetzt:
- die Entfernung zwischen Absender und Empfänger beträgt nicht mehr als 150 km;
 - es wurden Maßnahmen getroffen, die unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts verhindern;
 - die Höchstmenge an gefährlichen Gütern, die in jeder Verpackung enthalten ist, ist nicht größer als 5 kg oder Liter;
 - die Gesamtmenge aller in der Beförderungseinheit beförderten gefährlichen Güter ist nicht größer als 400 kg oder Liter und
 - die Güter sind verpackt:
 - (i) in Innenverpackungen aus Versandstücken, die den Vorschriften für begrenzte Mengen gemäß Kapitel 3.4 entsprechen;
 - (ii) in Innenverpackungen aus zusammengesetzten Verpackungen, die den Vorschriften des Kapitels 4.1 entsprechen;
 - (iii) in Einzelverpackungen, die den Vorschriften des Kapitels 6.1 entsprechen, oder
 - (iv) in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Sondervorschrift 188 (bei der Beförderung von Lithiumbatterien).

Sendungen (Rücksendungen) vom ursprünglichen Empfänger zurück an den ursprünglichen Absender fallen ebenfalls unter diese Vorschriften. Diese Freistellung gilt nicht für gefährliche Güter der Klassen 1, 4.2, 6.2 und 7, vorausgesetzt, es wurden Maßnahmen getroffen, die unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts verhindern."
