

**OTIF/RID/RC/2023/47**  
(ECE/TRANS/WP.15/AC.1/2023/47)

10. Juli 2023

Original: Englisch

## **RID/ADR/ADN**

Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der  
Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter  
(Genf, 19. bis 29. September 2023)

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

#### **Lieferungen auf der letzten Meile**

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

### **ZUSAMMENFASSUNG**

#### ***Erläuternde Zusammenfassung:***

Während der COVID-19-Pandemie haben Einzelhandelslieferdienste, einschließlich Lebensmittellieferungen, erheblich zugenommen. Infolgedessen werden Kundenbestellungen häufig von einem Lieferdienst unter Verwendung eines fahrereigenen Fahrzeugs oder eines Fahrzeugs des Lieferdienstes 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 auf der letzten Meile, 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 (COSTHA) und informelle Dokumente INF.16 (FEA), INF.28 (Frankreich) und INF.29 (RECHARGE) der Gemeinsamen Tagung im Herbst 2022  
 informelle Dokumente INF.20 (Frankreich) und INF.31 (FEA) der Gemeinsamen Tagung im Frühjahr 2023

## Einleitung

1. Auch nach der COVID-19-Pandemie stellen Direktlieferungen an Kunden, die gefährliche Waren enthalten können, eine Herausforderung dar. In dieser Zeit hat die Lieferung von Waren im Einzelhandel, einschließlich Lebensmittellieferungen, erheblich zugenommen. Zu den gängigen Beispielen für gefährliche Güter, die (im Laden oder online) verkauft und von Lebensmittelgeschäften, Einzelhandelsgeschäften oder Online-Shops geliefert werden, gehören entzündbare Gase und entzündbare flüssige Stoffe, organische Peroxide, ätzende Stoffe und kleine Lithiumbatterien.
2. Die Lieferung dieser "Online"-Einkäufe 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.
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 Herbst 2022 ein Arbeitsdokument (OTIF/RID/RC/2022/27) mit zwei Vorschlagsoptionen vorzulegen. COSTHA dankt den zahlreichen Delegationen für ihre Kommentare, die bei der Ausarbeitung dieses Dokuments sehr hilfreich waren und die Unterbreitung eines überarbeiteten Dokuments für die Gemeinsame Tagung im Frühjahr 2023 (OTIF/RID/RC/2023/22) ermöglichten.
4. Wie bereits erwähnt, brachte COSTHA das Thema auch der 60. Tagung des UN-Expertenunterausschusses für die Beförderung gefährlicher Güter (Genf, 27. Juni bis 6. Juli 2022) zur Kenntnis (siehe ST/SG/AC.10/C.3/2022/28). COSTHA erläuterte dem UN-Expertenunterausschuss, dass die von Lebensmittelgeschäften, Einzelhandelsgeschäften und Online-Shops aufgrund von COVID-19 eingeführten Liefersysteme meist für kürzere Entfernungen verwendet werden und dass Produkte "von der Stange" in Einkaufsstützen verpackt werden, wodurch sowohl ihre ursprüngliche (d. h. geeignete) Außenverpackung als auch die Gefahrenkommunikation verloren gehen. Die Kommentare aus dieser Diskussion wurden zur Kenntnis genommen und in das Arbeitsdokument OTIF/RID/RC/2023/22 der Gemeinsamen Tagung aufgenommen.

## Begründung

5. Im traditionellen Einzelhandel kaufen die Verbraucher diese Gefahrgutprodukte und verwenden entweder Tüten oder die produkteigene Verpackung, um die Handhabung/den 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 unterliegen Privatpersonen gemäß Unterabschnitt 1.1.3.1 a) ADR 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. Für die Lieferung auf der letzten Meile an den Endverbraucher, die von Einzelhandelsstandorten ausgeht, werden in der Regel keine Verpackungen verwendet, die über die im Ladenregal befindliche Verkaufsverpackungen hinausgehen. Die Lieferungen 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 Privatperson 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 als "Umverpackung" gelten) keine gängige Praxis.
7. Ausgehend von den Unterschieden in den Beförderungsvorgängen scheinen diese Lieferdienste auf der letzten Meile zum Endverbraucher nicht dasselbe Sicherheitsniveau zu erfordern wie herkömmliche Beförderungsvorgänge. Würden diese Beförderungsvorgänge den Gefahrgutvorschriften unterworfen, könnte dies erhebliche negative Auswirkungen auf die Bestrebungen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes durch die weltweite Reduzierung von Verpackungen haben.

## Antrag

8. COSTHA bittet um Prüfung, dass gefährliche Güter bei der Lieferung auf der letzten Meile vom Einzelhandel an den Verbraucher ausdrücklich von den Vorschriften ausgenommen werden. Die nachstehenden Vorschläge zielen darauf ab, den Umfang zusätzlicher Verpackungen und Kennzeichnungen, welche die Sicherheit für den Absender oder Beförderer nicht erhöhen und für den Endverbraucher nicht erforderlich sind, zu begrenzen. 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 gefährlichen Güter sind in Absatz 1.1.3.6.3 nicht der Beförderungskategorie 0 oder 1 zugeordnet;
- vor dem Verpacken wurden Maßnahmen getroffen und die Verschlüsse kontrolliert, um unter normalen Beförderungsbedingungen ein Freiwerden des Inhalts zu verhindern;
- die Höchstmenge an gefährlichen Gütern, die in jeder Innenverpackung enthalten ist, ist nicht größer als 5 kg oder Liter (*oder nicht größer als die für begrenzte Mengen in Kapitel 3.2 Tabelle Spalte (7a) zugelassene Menge*);
- die Höchstmenge an Gasen der Klasse 2, die in einem Wagen oder Container/einer Beförderungseinheit befördert werden, ausgenommen Druckgaspackungen (UN 1950) und Gefäße, klein, mit Gas (Gaspatronen) (UN 2037) ist nicht größer als 50 Kilogramm und Liter;
- die Gesamtmenge aller im Wagen oder Container/in der Beförderungseinheit beförderten gefährlichen Güter, einschließlich Gase der Klasse 2, ist nicht größer als 333 kg oder Liter;
- die Güter sind verpackt:
  - (i) in Innenverpackungen aus Versandstücken, die den Vorschriften für freigestellte Mengen gemäß Kapitel 3.5 entsprechen, oder
  - (ii) in Innenverpackungen aus Versandstücken, die den Vorschriften für begrenzte Mengen gemäß Kapitel 3.4 entsprechen, oder
  - (iii) in Innenverpackungen aus zusammengesetzten Verpackungen, die den Vorschriften des Kapitels 4.1 entsprechen, oder
  - (iv) in Einzelverpackungen, die den Vorschriften des Kapitels 6.1 entsprechen, oder
  - (v) in Übereinstimmung mit den Vorschriften der Sondervorschrift 188 (bei der Beförderung von Lithiumbatterien);
- die gefährlichen Güter sind im Wagen oder Container/Fahrzeug so gesichert, dass sie sich nicht bewegen können.

Sendungen (Rücksendungen) vom ursprünglichen Empfänger zurück an den ursprünglichen Absender fallen ebenfalls unter diese Vorschriften."

### Zusätzliche Fragen

9. COSTHA erhielt Kommentare von Mitgliedern, bei denen die Frage gestellt wurde, ob die vorgeschlagene Freistellungsvorschrift die Trennung von gefährlichen Gütern berücksichtigen sollte, und bittet um die Stellungnahme der Gemeinsamen Tagung zu dieser Frage.

---