

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

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

Sagsnr.: 2024-679752
30-06-2025

Høringsnotat

Bekendtgørelse om vejtransport af farligt gods

Færdselsstyrelsen har den 9. april 2025 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 9. maj 2025.

Følgende ikke-ministerielle organisationer har meddelt, at de ikke har bemærkninger: Transporterhvervets Uddannelser (TUR).

Styrelsen har modtaget ikke-ministerielle høringssvar fra DI Transport, DTL - Danske Vognmænd, Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID), Fyrværkeribrancheforeningen og ITD - International Transport 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. Vedrørende § 1

DI Transport har bemærket, at de ønsker at gøre opmærksom på en potentiel uklarhed i den foreslåede ændring af § 1. Som § 1 fremstår, synes anvendelsesområdet primært af omfatte selve transporten af farligt gods ad vej samt tilknyttede fysiske aktiviteter som af- og pålæsning. Det er imidlertid uklart, om virksomheder eller aktører, der udelukkende beskæftiger sig med administrative opgaver – herunder klassificering af farligt gods eller udfyldelse af transportdokumenter – fortsat er omfattet af bekendtgørelsens regler.

I forlængelse heraf bemærker DI Transport, at hvis disse administrative led i transportkæden ikke længere er omfattet, udgør det en væsentlig ændring i bekendtgørelsens anvendelsesområde. Dette kan skabe tvivl om ansvar og krav, og potentielt føre til uens praksis samt manglende overholdelse af sikkerhedsbestemmelser i hele transportkæden.

DI Transport opfordrer derfor til en tydelig præcisering af, hvorvidt sådanne aktører fortsat er omfattet af bekendtgørelsen, eller om de fremover er undtaget. En sådan afklaring vurderes som afgørende for at sikre både korrekt efterlevelse og sammenhæng i reguleringen af vejtransport af farligt gods.

DTL - Danske Vognmænd (DTL) har bemærket, at da bekendtgørelsen udstedes i medfør af færdselsloven, burde § 1 være næsten identisk. For at sikre sproglig og juridisk konsistens kunne bekendtgørelsens § 1 med fordel formuleres som f.eks.:

"§ 1. Bekendtgørelsen gælder, hvor andet ikke er bestemt, for transport af farligt gods med køretøjer på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter."

I forlængelse heraf har DTL bemærket, at dette tilføjer den manglende klausul "hvor andet ikke er bestemt" og bringer sætningens struktur tættere på færdselslovens § 1, samtidig med at det særlige fokus på farligt gods bevares.

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) har bemærket, at det tidligere var defineret i bekendtgørelse nr. 1618 af 8. december 2023 om sikkerhedsrådgivere for vejtransport af farligt gods, hvilke aktiviteter, der var underlagt bekendtgørelsen. Nu er det bare ordet "aktiviteter". Der er derfor behov for at få defineret, hvilke aktiviteter, der er omfattet af bekendtgørelsen, specifikt om de er omfattet af kapitel 8.

ITD – International Transport Danmark (ITD) har bemærket, at de stiller sig undrende over for behovet for at fjerne klassificerer samt udfylder transportdokumenter fra bekendtgørelsen, da disse to ikke eksplicit fremgår af ADR 1.8.3.1. Her fremgår det udelukkende, at virksomheder skal have en sikkerhedsrådgiver, hvis de har aktiviteter, der omfatter afsendelse eller transport af farligt gods ad vej eller med sådan transport sammenhængende emballering, læsning, påfyldning eller aflæsning.

Afslutningsvis efterspørger ITD grunden til ikke længere at nævne der klassificerer, henholdsvis udfylder transportdokumenter.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ordlyden i bekendtgørelsens § 1, stk. 2, favner alle aktiviteter i tilknytning til transport af farligt gods, herunder klassificering af godset samt udfyldelse af transport-dokumenter. Høringssvarene giver derfor ikke anledning til at ændre bestemmelsen.

2. Vedrørende § 2

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) har bemærket, at der ønskes en nærmere specifikation af ordet "lejlighedsvis".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at det beror på en konkret vurdering, om der er tale om lejlighedsvis aflæsning af farligt gods, eller om det er en del af virksomhedens faste aktiviteter.

3. Vedrørende § 5

DTL - Danske Vognmænd (DTL) har bemærket, at undtagelsen i ADR-konventionen – særligt punkt (a)(ii) – efter deres opfattelse rummer en mere hensigtsmæssig og praktisk tilgang, idet den eksplicit anerkender og regulerer transport af farligt affald fra private personer. Det gælder særligt, når godset, som oprindeligt var tiltænkt personlig eller hjemlig brug eller fritids-

/sportsaktiviteter, ikke længere er i original detailsalgsemballage. Dette afspejler en realistisk hverdag for mange borgere og understøtter korrekt håndtering og bortskaffelse af farligt affald fra private husholdninger. Sammenlignet hermed fremstår den nationale bekendtgørelses § 5, stk. 1, nr. 2 og 3 mere restriktiv og mindre klar, trods dens hensigt om at omfatte affald. Bekendtgørelsen indfører desuden særlige mængdebegrænsninger (fx for fyrværkeri og LPG), som ikke findes i ADR undtagelsen. Dette kan potentielt skabe forvirring og unødige barrierer for borgere, der ønsker at overholde reglerne for sikker transport af sådant affald.

DTL finder derfor, at undtagelsen i ADR-konventionen giver en mere balanceret, forståelig og praktisk anvendelig ramme, som både tager hensyn til sikkerheden og den faktiske praksis i private husholdninger. DTL vil derfor opfordre til, at den danske bekendtgørelse i videst muligt omfang harmoniseres med undtagelsesbestemmelserne i ADR-konventionen.

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) har bemærket, at der i stk. 1 henvises til stk. 2, men at denne henvisning skal være til stk. 3 og 4.

Fyrværkeribrancheforeningen har bemærket, at de bifalder, at sammenlæsningsforbuddet foreslås ophævet, men at de finder den samlede § 5 problematisk.

Fyrværkeribrancheforeningen har i forlængelse heraf bemærket, at hvis vurderingen udelukkende baseres på sikkerhed, bør kriterierne ikke afhænge af, om der er tale om et dansk eller udenlandsk indregistreret køretøj, eller om transporten foregår nationalt eller internationalt. Risikoen og farepotentialet er identisk, uanset registrering og destination.

Fyrværkeribrancheforeningen har i den forbindelse givet et konkret eksempel, der illustrerer problematikken: Sortkrudt klassificeret som 1.1.D må transporteres i ubegrænset mængde. Men så snart det pakkes i 100-grams portioner i paprør og klassificeres som fyrværkeri, er det underlagt en vægtgrænse på 5 kg NEM. Dette fremstår ulogisk og uforholdsmæssigt.

Fyrværkeribrancheforeningen bemærker endvidere, at det er nævnt, at vægtgrænsen på 5 kg NEM er indført med henvisning til § 13, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 1798 af 9. september 2021, hvor det tillades private at opbevare op til 5 kg NEM i hjemmet. Hvis denne argumentation er grundlaget for begrænsningen, bør der i så fald også indføres tilsvarende restriktioner for privates transport af andet farligt gods med tilsvarende risikoprofil og oplagsbegrænsninger. At reglerne alene gælder for fyrværkeri – og ikke for andre typer pyrotekniske artikler med identiske egenskaber – indikerer efter deres vurdering et utilstrækkeligt kendskab til det samlede pyrotekniske område.

Fyrværkeribrancheforeningen har forståelse for den politiske opmærksomhed på fyrværkeri. Ikke desto mindre anbefaler de, at reglerne for privates transport af fyrværkeri i stedet baseres på principperne i ADR-konventionens artikel 1.1.3.1 (a) (i).

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal som det første takke FASID for bemærkningen vedrørende henvisningen i § 5, stk. 1, der ikke havde den korrekte henvisning til de øvrige stykker. Bestemmelsen er nu justeret, så der henvises til bestemmelsens stk. 3 og 4.

Færdselsstyrelsen bemærker derudover, at der overordnet er tilfredshed med ændringen i private personers transport af fyrværkeri.

Færdselsstyrelsen anerkender at risikoen ved privates transport af farligt gods er den samme, uanset om køretøjet er dansk eller udenlandsk registreret. Det må dog antages, at omfanget af privates transport af fyrværkeri i udenlandske biler er stærkt begrænset på grund af andre myndigheders krav om indførselsforbud af fyrværkeri uden tilladelse. Begrænsningen i privates personers transport af farligt gods kan endvidere kun ske for dansk registrerede køretøjer og for national transport i henhold til artikel 5 i direktiv 2008/68/EF om indlandstransport af farligt gods.

Bestemmelsen om transport af maksimalt 5 kg NEM fyrværkeri og 40 kg gas fastholdes for at harmonisere med reglerne for privates opbevaring af fyrværkeri og gas.

4. Vedrørende § 20

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) har bemærket, at transportdokumenter mellem Sverige, Norge og Danmark kan udarbejdes på et af de pågældende landes sprog, men at dette slettes fra bekendtgørelsen. FASID undrer sig derfor over, hvad der taler for at slette dette fra bekendtgørelsen. I den forbindelse har FASID bemærket, at nogle medlemmer har udtrykt bekymring over, at der herved ikke tydeligt gøres opmærksom på, at denne mulighed forefindes jf. Multilateral agreement M085.

ITD – International Transport Danmark (ITD) har bemærket, at de erkender, at det fortsat er muligt at affatte transportdokumentet på ét sprog ved vejtransport af farligt gods i eller mellem Sverige, Norge og Danmark i henhold til multilateral aftale M85. Imidlertid undrer ITD sig over behovet for at fjerne formuleringen i bekendtgørelsen, da formuleringen gør det lettere at finde muligheden.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at indholdet af multilaterale aftaler ikke skal gengives i bekendtgørelsen, da disse allerede er omfattet af bekendtgørelsens § 8. I den forbindelse bemærkes det, at udover multilateral aftale M85 har Danmark på nuværende tidspunkt tiltrådt yderligere 4 multilaterale aftaler, der tillader lempelser i forhold til kravene i ADR-konventionen.

Afslutningsvis bemærker Færdselsstyrelsen, at høringssvarene ikke giver anledning til ændringer i bekendtgørelsen.

5. Vedrørende § 21

DI Transport har foreslået følgende ændring til bekendtgørelsens § 21:

"§ 21. Ved national vejtransport af mineralolieprodukter hørende til klasse 3, UN-numrene 1202, 1203, 1223 eller 3475 eller flybrændstof klassificeret som UN 1268 eller 1863, og gasser hørende til klasse 2 i forbindelse med levering til to eller flere modtagere og indsamling af tilsvarende returgods fra to eller flere af disse kan transportdokument udelades, hvis anden medbragt dokumentation indeholder oplysninger om UN-nummer, stofnavn og klasse."

DI Transport har i den forbindelse bemærket, at den nye tekst passer sammen med ADR 5.3.2.1.3, hvor der er en lempelse for UN 1202, 1203, 1223 eller 3475 eller flybrændstof

klassificeret som UN 1268 eller 1863, med hensyn til afmærkning af tankkøretøjer, der transporterer de pågældende farlige stoffer. På den måde passer det naturligt sammen, idet en række af de nævnte produkter ofte transporteres på samme tankkøretøj.

DTL - Danske Vognmænd (DTL) har bemærket, at der i bekendtgørelsen i dag nævnes UN-numrene 1202, 1203 og 1223 som omfattet af undtagelsen fra kravet om transportdokumentation ved national vejtransport, hvis anden dokumentation medføres med relevante oplysninger.

DTL bemærker endvidere, at da ADR 2025 nu tillige omfatter UN 3475 (ethanol og benzinblanding) i en tilsvarende undtagelse, anbefales det, at bekendtgørelsen opdateres, så UN 3475 medtages på linje med de øvrige nævnte UN-numre. Det vil sikre overensstemmelse med ADR og give en mere tidssvarende og praktisk anvendelig regulering.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at de oplistede UN-numre ikke er farligt gods, der distribueres på lige fod med benzin og diesel. Transport af disse UN-numre skal derfor ikke være omfattet af de lempelser, som gælder for distribution. På den baggrund giver bemærkningerne derfor ikke anledning til ændringer i bekendtgørelsens § 21.

6. Vedrørende § 30

DTL - Danske Vognmænd (DTL) har bemærket, at § 30, stk. 2, nr. 2, bør omformuleres til:

"2) Øvrige importerede tanke, for hvilke den kompetente myndighed i oprindelseslandet eller et af dette udpegede organ har tildelt en tankkode og udstedt en ADR-godkendelsesattest på grundlag af 2001-udgaven eller en senere udgave af ADR."

Kommentar:

Færdselsstyrelsen takker for bemærkningen om forslag til ny formulering af bekendtgørelsens § 30, stk. 2, nr. 2.

Færdselsstyrelsen bemærker, at den foreslåede formulering alene har karakter af sproglige justeringer, der ikke ændrer på indholdet i bestemmelsen, hvorfor den nuværende formulering fastholdes. Høringssvaret giver derfor ikke anledning til ændringer i bestemmelsen.

7. Vedrørende § 34

DTL - Danske Vognmænd (DTL) har bemærket, at det er deres opfattelse, at ikke kun virksomheden bør kunne indberette en sikkerhedsrådgiver, men at en sikkerhedsrådgiver også selv bør kunne indberette sig som tilknyttet en virksomhed – dog på virksomhedens vegne. Dette vil understøtte et mere fleksibelt og sikkert indberetningssystem, der afspejler praksis på flere lignende fagområder.

DTL foreslår derfor en præcisering eller tilføjelse til § 34, så det tydeligt fremgår, at: "En sikkerhedsrådgiver kan, med virksomhedens samtykke, indberette sig selv som sikkerhedsrådgiver for virksomheden."

I forlængelse heraf bemærker DTL, at denne mulighed vil styrke datasikkerheden ved at mindske risikoen for misbrug af sikkerhedsrådgiverens navn i systemet, forenkle administrationen for især mindre virksomheder uden intern digital selvbetjeningskompetence, og sikre bedre overensstemmelse mellem faktisk praksis og det formelle indberetningssystem.

DTL bemærker desuden, at § 34, stk. 3, allerede giver sikkerhedsrådgiveren ret til at afmelde sig selv, hvis denne ikke længere varetager hvervet. Det vil derfor være logisk og balanceret også at give mulighed for at tilmelde sig selv – i overensstemmelse med princippet om, at den, der har ansvar, også har kontrol over sin egen tilknytning.

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) har til stk. 1 bemærket, at ved indberetning på virk.dk, skal følgende oplysninger afgives af virksomheden:

- MitID erhverv for login
- Virksomhedens CVR-nummer
- Fulde navn på den valgte sikkerhedsrådgiver
- CPR-nummer eller fødselsdato, hvis den valgte sikkerhedsrådgiver ikke har et dansk CPR-nummer
- Kopi af sikkerhedsrådgiverens sikkerhedsrådgiverbevis
- Sikkerhedsrådgiverbevisets nummer og udløbsdato

FASID har endvidere bemærket, at der bør kunne laves en løsning, hvor Sikkerhedsrådgiveren indmelder sig selv som sikkerhedsrådgiver med følgende oplysninger:

- Virksomhedens CVR-nummer
- Fulde navn på sikkerhedsrådgiveren
- Sikkerhedsrådgiverens fødselsdato
- Sikkerhedsrådgiverbevisnummer

I forlængelse heraf har FASID bemærket, at med disse oplysninger sendes en mail til virksomheden, der skal bekræfte at oplysninger er korrekte. Alternativt at sikkerhedsrådgivere kan initiere udpegning og afmelding, og at virksomhederne derefter kan be- eller afkræfte dette via virk.dk, tilsvarende registrering iht. Foderhygiejneforordningen eller Fødevarehygiejneforordningen, hvor en konsulent efter at have logget sig på med sit private MitID kan foretage det meste af registreringen for en virksomhed. Det er muligt, at CPR-nummer ikke er en personfølsom oplysning, men det er stadig en fortrolig oplysning, iht. databeskyttelsesloven.

FASID har til stk. 2 bemærket, at der ved FASID's generalforsamling blev sagt, at det ikke var nødvendigt at indberette, når et bevis blev fornyet. Dette fremgår ikke af denne §, hvorfor det foreslås tilføjet i teksten, at dette ikke er nødvendigt.

FASID har endvidere bemærket, at de foreslår, at der indsættes et nyt stk. 4:

"Stk. 4. En sikkerhedsrådgiver, der er anmeldt som sikkerhedsrådgiver for en virksomhed, skal efter en sikkerhedsrådgiverfornyelseseksamen indsende kopi af sit bevis med den nye udløbsdato."

FASID har i den forbindelse bemærket, at dette skal sikre entydig identifikation af en sikkerhedsrådgiver, og at dette vil lette Færdselsstyrelsens administrative kontroller at kunne

søge på, hvilke beviser, der er udløbet, og samtidig kan det ses, om den pågældende sikkerhedsrådgiver står registreret som sikkerhedsrådgiver for en virksomhed.

ITD – International Transport Danmark (ITD) har til stk. 2 bemærket, at Færdselsstyrelsen ved FASID's generalforsamling sagde, at det ikke længere var nødvendigt at indberette på ny, når et sikkerhedsrådgiverbevis blev fornyet. ITD vil gerne have Færdselsstyrelsens bekræftelse på, at dette er gældende, da det ikke fremgår tydeligt af bestemmelsen.

ITD har til stk. 3 og 4 bemærket, at de støtter den digitale udvikling og vil derfor gerne bakke op om, at registreringen foregår elektronisk, andet end via e-mail, men ITD vil gerne understrege deres tidligere fremsatte synspunkter om, at en sådan løsning ikke skal omfatte en indberetning af sikkerhedsrådgiverens CPR-nummer eller adresse. Det burde være tilstrækkeligt med en angivelse af navn og nummer på uddannelsesbevis. I forbindelse med udstedelsen af uddannelsesbeviset er CPR-nummer jo allerede indberettet til Beredskabsstyrelsen.

I forlængelse heraf har ITD bemærket, at der bør kunne findes en løsning, hvor sikkerhedsrådgiveren udpeger sig selv som sikkerhedsrådgiver med følgende oplysninger:

- Virksomhedens CVR-nummer
- Fulde navn på sikkerhedsrådgiveren
- Sikkerhedsrådgiverens fødselsdato
- Sikkerhedsrådgiverbevisnummer

ITD bemærker endvidere, at med disse oplysninger kan der sendes en mail til virksomheden, der skal bekræfte, at oplysningerne er korrekte. Det er muligt, at CPR-nummer ikke er en personfølsom oplysning, men det er stadig en fortrolig oplysning, iht. databeskyttelsesloven.

ITD har bemærket tilsvarende for afmelding af sikkerhedsrådgiver. Alternativt gerne, at sikkerhedsrådgivere kan initiere udpegning/afmelding, og at virksomhederne derefter kan be- eller afkræfte dette via virk.dk, tilsvarende registrering iht. Foderhygiejneforordningen eller Fødevarehygiejneforordningen, hvor en konsulent efter at have logget sig på med sit private MitID kan foretage det meste af registreringen for en virksomhed.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen takker for bemærkningerne og anerkender, at den første udgave af sikkerhedsrådgiverregistret har været vanskelig at anvende. Fremover vil eventuelle ændringer fremgå af den digitale løsning, og altså ikke af bekendtgørelsen. Den nuværende løsning er gjort enkel, så virksomhederne kun skal indberette sikkerhedsrådgiverens CPR-nummer.

På den baggrund bemærker Færdselsstyrelsen, at høringssvaret ikke giver anledning til at ændre bestemmelsen.

8. Vedrørende § 36

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) har bemærket, om fjernelsen af definitioner (hændelse og ulykke) i § 7 skal tolkes som, at der fremadrettet ikke længere skal udarbejdes rapporter til virksomheden, som nævnt i bekendtgørelsen, hvis der jf. ADR 1.8.5 ikke er krav om udarbejdelse af en rapport til myndighederne.

I den forbindelse har FASID bemærket, om det er definitionerne i ADR-afsnit 1.8.5, der skal anvendes, når definitionerne af "hændelse" og "ulykke" er fjernet.

Endeligt har FASID bemærket, at der heller ikke er en definition af "en alvorlig overtrædelse af bestemmelserne i denne bekendtgørelse".

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at der efter ADR afsnit 1.8.3.6 er krav om rapportering af alle ulykker. ADR afsnit 1.8.5 vedrører kun rapportering af alvorlige ulykker. Disse to rapporteringsformer er forskellige, hvilket også afspejles i bekendtgørelsens bestemmelser.

På den baggrund bemærker Færdselsstyrelsen, at høringssvarene ikke giver anledning til at ændre bestemmelsen.

9. Vedrørende § 37

DI Transport har bemærket, at de anbefaler, at § 37 opretholder sin nuværende form, idet bestemmelsen sikrer en nødvendig fleksibilitet i årsrapporteringen for farligt gods og afspejler realistiske forhold i virksomhedernes og sikkerhedsrådgivernes arbejde.

I den forbindelse har DI Transport bemærket følgende:

1. Fast rapporteringsperiode skaber unødvendigt bureaukrati
Et krav om præcis 12 måneders rapportering giver ikke sikkerhedsmæssig merværdi, men øger den administrative byrde – særligt for virksomheder med sæsonudsving eller forskudte regnskabsår.
2. Overgang ved rådgiverskifte er afgørende for retssikkerhed og kvalitet
Stk. 3 muliggør delt rapportering ved skift af rådgiver. Dette er både praktisk nødvendigt og beskytter den nye rådgiver mod at skulle rapportere for en periode uden ansvar eller indsigt.
3. Ingen dokumenterede problemer ved gældende praksis
Bestemmelsen fungerer i praksis og er velfungerende ifølge både rådgivere og virksomheder. Ændringer uden identificerede problemer vil blot skabe usikkerhed og øget administration.
4. Fleksibilitet giver bedre og mere retvisende rapporter
Muligheden for at tilpasse rapporteringsperioden sikrer, at årsrapporten bliver meningsfuld og relevant – ikke blot en formel øvelse.

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) har bemærket, at ændringerne i stk. 2 er lavet, så det virker som om, at en årsrapport nu skal være gældende for et kalenderår, i stedet for en periode på 12 kalendermåneder.

I forlængelse heraf har FASID bemærket, at der kan være mange årsager til, at virksomheder vælger en anden periode end kalenderåret f.eks. forskudt regnskabsår. Derfor foreslås det, at "... måneder efter årets udløb." ændres til: "... måneder efter periodens udløb." FASID påpeger, at

dette giver virksomheden mulighed for at vælge en periode, der følger andre indrapporteringsperioder for virksomheden.

FASID har til stk. 3 bemærket, at lige som at virksomheder kan have behov for at have en periode, der ikke nødvendigvis følger kalenderåret, kan virksomheder også, af mange årsager, have behov for at ændre rapporteringsperioden.

FASID har i forlængelse heraf bemærket, at dette har indtil nu kunnet gøres i forbindelse med et skifte af sikkerhedsrådgiveren, men denne mulighed er fjernet med sletningen af stk. 3. Derfor foreslås det, at stk. 3 består med følgende ændring i den nye bekendtgørelse:

"... og en ny periode på op til 18 måneder dækkende den tiltrædende sikkerhedsrådgiver..."

Den sidste sætning i nuværende stk. 3 slettes.

ITD – International Transport Danmark (ITD) har til stk. 2 (og tidligere stk. 3) bemærket, at det med den nye ordlyd virker som om, at en årsrapport nu skal være gældende for et kalenderår, i stedet for en periode på 12 kalendermåneder. Der kan være mange årsager til, at virksomheder vælger en anden periode end kalenderåret, heriblandt forskudt regnskabsperiode eller opstart af sikkerhedsrådgivning på en anden dato end den 1. januar.

ITD foreslår derfor, at måneder efter årets udløb ændret til måneder efter periodens udløb. Det giver virksomheden mulighed for at vælge en periode, der følger andre indrapporteringsperioder.

Endvidere har ITD bemærket, at ligesom virksomheder kan have behov for at have en periode, der ikke nødvendigvis følger kalenderåret, kan virksomheder også, af mange årsager, have behov for at ændre rapporteringsperioden. Dette har indtil nu kunnet gøres i forbindelse med et skifte af sikkerhedsrådgiveren, men denne mulighed er fjernet med sletningen af stk. 3. Derfor foreslås det, at stk. 3 består med følgende ændring i den nye bekendtgørelse: "... og en ny periode på op til 18 måneder dækkende den tiltrædende sikkerhedsrådgiver..."

Kommentar:

Færdselsstyrelsen skal som det første takke FASID og ITD for bemærkningen vedrørende henvisningen til § 37, hvor der bør tilføjes et stk. 3, som gør det muligt at ændre rapporteringsperioden ved skifte af sikkerhedsrådgiver.

Færdselsstyrelsen bemærker, at et skævt regnskabsår eller sæsonudsving ikke vil være en hindring, eftersom en årsrapport altid vil omfatte 12 måneder. Den første periode vil kunne være et kortere eller længere tidsrum, dog højst 18 måneder som det også følger af årsregnskabsloven.

På den baggrund bemærker Færdselsstyrelsen, at høringssvarene giver anledning til, at § 37, stk. 2, føres tilbage til den nugældende formulering.

10. Vedrørende § 39

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) har bemærket, at bekendtgørelsen ikke længere forholder sig til udpegelse af sikkerhedsrådgivere, der har et udenlandsk bevis.

FASID ønsker i den forbindelse en fortolkning på, om en sikkerhedsrådgiver med et bevis, der ikke er gældende til f.eks. klasse 1, stadig kan tilknyttes som sikkerhedsrådgiver til en dansk virksomhed.

FASID bemærker endvidere, at ved manglende bestemmelser i bekendtgørelsen, bliver det ADR 1.8.3.13, der er gældende, og her kan det nationalt bestemmes, at der kan udstedes beviser, der f.eks. ikke gælder for klasse 1. Endvidere fremgår det af ADR 1.8.3.15, at beviset "... skal anerkendes af samtlige kontraherende parter." Dette er ikke i tråd med den bemærkning der er, når man forsøger at tilmelde en sikkerhedsrådgiver på virk.dk. Derfor foreslås det at genindsætte den gamle § 11, stk. 4, i den nye bekendtgørelse, samt fjerne begrænsningen fra virk.dk.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at anerkendelse af udenlandske sikkerhedsrådgiverbeviser sker med udgangspunkt i bestemmelsen i ADR. Der er derfor ikke behov for at nævne det i bekendtgørelsen.

Den digitale løsning til indberetning af sikkerhedsrådgivere på virk.dk er blevet ændret, så der ikke længere er uoverensstemmelse med kravene i ADR.

11. Vedrørende § 54

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) har bemærket, at hvis politiet foretager kontrol af en chauffør og et køretøj, overdrager politiet føreren en kopi af checkliste i bilag. Der foreslås følgende ændring: "Efter gennemført kontrol, skal politiet, uagtet stk. 3, overdrage chaufføren et eksemplar af den udfyldte tjekliste."

I forlængelse heraf har FASID bemærket, at årsagen er, at når der er foretaget kontrol af en chauffør, og det giver anledning til en sigtelse, er der ofte gået så lang tid, at chaufføren ikke kan huske, hvad der blev kontrolleret ved kontrollen. Ligeledes kan det være vanskeligt at oplyse præcist til virksomhedens sikkerhedsrådgiver af, hvilke punkter en overtrædelse er konstateret. Desuden skal chaufføren kunne fremvise tjeklisten, hvis han bliver standset igen, så det er tydeligt at han allerede er blevet kontrolleret.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at ordlyden i bekendtgørelsen svarer til direktiv 2002/15 af 19. oktober 2002 om indførelse af ensartede kontrolprocedurer i forbindelse med transport af farligt gods ad vej. Direktivets formål er at sikre ensartede kontrolprocedurer og så vidt muligt undgå, at det samme køretøj kontrolleres flere gange.

12. Vedrørende bilag 1, kapitel V, nr. 26

DI Transport har bemærket, at de anbefaler, at bestemmelsen i bilag 1, kapitel V, nr. 26, udgår.

I den forbindelse har DI Transport bemærket, at bestemmelsen vurderes at være unødvendig, da den ikke bidrager til øget sikkerhed i forbindelse med transport af farligt affald, men derimod kan skabe u hensigtsmæssige logistiske og administrative barrierer. Det farlige affald, der

transporteres i henhold til kapitel V, er allerede underlagt en række præcise krav – herunder at det skal være af husholdningslignende karakter og tilhøre specifikke fareklasser og emballagegrupper, jf. nr. 20.

DI Transport har endvidere bemærket, at affaldet emballeres i UN-godkendt X- eller Y-mærket emballage og håndteres af godkendte affaldstransportører, som udelukkende beskæftiger sig med denne type transport. Samtidig er al transport af farligt gods reguleret af ADR-konventionen, som fastlægger omfattende og risikobaserede regler for samlæsning. Disse regler sikrer, at kun stoffer, der lovligt og forsvarligt kan transporteres sammen. En national særregel som nr. 26, der generelt forbyder samtidig transport af andet farligt gods, harmonerer ikke med ADR og vurderes at være uden praktisk sikkerhedsmæssig effekt. Derimod kan den medføre flere separate transporter, hvilket hverken fremmer sikkerheden eller bæredygtigheden.

Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID) har foreslået, at bestemmelsen i bilag 1, kapitel V, nr. 26, ændres.

I den forbindelse har FASID bemærket, at transport af farligt gods allerede er nøje reguleret gennem ADR-konventionen, som stiller omfattende krav til både klassificering, emballering, mærkning og dokumentation. Disse regler tager netop højde for risici ved sammenblanding af forskellige typer farligt gods og fastlægger klare retningslinjer for, hvad der må transporteres sammen, og eventuelle skærpede krav. Det affald, der kan transporteres efter kapitel V i bilag 2, fremgår af nr. 20, og her understreges det, at der er tale om affald af husholdningslignende karakter, og skal høre til i bestemte klasser og emballagegrupper. Alt affaldet pakkes i en UN-godkendt emballage, der er X- eller Y-mærket. At indføre en generel og absolut begrænsning som nr. 26 – som helt forbyder transport af flere typer farligt gods på samme enhed, risikerer at modarbejde hensynet til effektiv transport og bæredygtig logistik.

Endeligt har FASID bemærket, at der er tale om en transport, der foretages af en godkendt transportør, der ikke transporterer andet end affald, hvorfor følgende ændring i nr. 26 foreslås:

"På køretøjet kan der samtidig transporteres affald jf. bilag 2 i denne bekendtgørelse eller jf. gældende ADR-konvention."

Kommentar:

Færdselsstyrelsen bemærker, at bestemmelsen i nr. 26 blev ændret i 2023, hvor mængdebegrænsningen på 1800 kg blev fjernet. Denne lempelse skulle være med til at afhjælpe logistikproblemer, hvor det kan være sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Endvidere bemærker Færdselsstyrelsen, at der er så betydelige lempelser for transport af affald efter bestemmelserne i bilag 2, at der ikke samtidig kan transporteres større mængder farligt gods. Høringssvarene giver derfor ikke anledning til at ændre bestemmelsen.

13. Vedrørende bilag 3

DTL - Danske Vognmænd (DTL) har bemærket, at transportrestriktioner, herunder tvangsruiter, der er fastsat i medfør af bekendtgørelsens § 47, skal følges af:

Klasse 2:

1) Transporterende enheder, hvormed der udføres transport i tanke med en individuel kapacitet på over 3.000 liter af følgende gasser i klasse 2:

Gasser hørende til gruppe T, TF, TC, TO, TFC eller TOC.

2) Køretøjer eller vogntog med flere end 3 aksler, hvormed der udføres transport i tanke af følgende gasser i klasse 2:

Gasser hørende til gruppe F.

DTL har endvidere bemærket, at ved returkørsel eller kørsel med tom, urensset tank med en individuel kapacitet på over 3.000 liter efter transport af de ovenfor nævnte stoffer i klasse 2, 3, 5.1, 6.1 og 8 eller ved returkørsel eller kørsel med tom, urensset tank efter transport af de ovenfor nævnte stoffer i klasse 1, skal fastlagte transportrestriktioner, herunder tvangsruter, der er fastsat i medfør af bekendtgørelsens § 47, følges.

DTL har afslutningsvis bemærket, at nedenstående formulering blander to adskilte kriterier sammen.

En tom, urensset 3-akslet tankbil, som tidligere har transporteret klasse 2-gas i fx gruppe T, TF, TC, TO, TFC, TOC eller F, er omfattet af tvangsruteregler, så længe tanken ikke er rensset.

DTL påpeget, at den rettede og præcise formulering er:

En tom, urensset 3-akslet tankbil, som tidligere har transporteret gasser i klasse 2, grupperne T, TF, TC, TO, TFC eller TOC, er omfattet af tvangsruteregler, så længe tanken ikke er rensset. Derudover gælder tvangsruteregler også for køretøjer eller vogntog med mere end 3 aksler, der har transporteret gasser i gruppe F (brandfarlige gasser), så længe tanken ikke er rensset.

Kommentar:

Færdselsstyrelsen kan ikke genkende, at bestemmelsens ordlyd skulle give anledning til fejlfortolkning, hvorfor høringsvaret ikke giver anledning til at ændre bestemmelsen.

Bilag 1

3F Fagligt Fælles Forbund
ATAx Arbejdsgiverforening for persontransport
ATL - Transportens arbejdsgivere
Dansk Erhverv
Dansk PersonTransport (DPT)
Danske Regioner
Danske Speditører
Danske Synsvirksomheder
DI - Dansk Industri
DI Transport
DTL - Danske Vognmænd
DTL's arbejdsgiverforening
FDL - Frie Danske Lastbilvognmænd
FDM (Forenede Danske Motorejere)
Foreningen af Sikkerhedsrådgivere i Danmark (FASID)
ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
KL - Kommunernes Landsforening
Landbrug & Fødevarer
Rådet for Sikker Trafik
Teknologisk Institut
Transporterhvervets Uddannelser (TUR)