

13.01.94

24 Seiten

EU - AS - In - U - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der
Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße

KOM(93) 548 endg.; Ratsdok. 10652/93

41/94

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 13. Januar 1994 gemäß § 2 des Gesetzes über die Zusammenarbeit von Bund und Ländern in Angelegenheiten der Europäischen Union (BGBl. I 1993 S. 313 ff.).

Die Vorlage ist von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften am 25. November 1993 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Das Europäische Parlament und der Wirtschafts- und Sozialausschuß werden an den Beratungen beteiligt.

Die Kommission strebt die Festlegung eines gemeinsamen Standpunktes des Rates im Juni 1994 an.

Hinweis: Vgl. Drucksache 333/88 = AE-Nr. 881373 und Drucksache 426/91 = AE-Nr. 911855

BEGRÜNDUNG

A. Allgemeines

Gegenwärtige Lage

Die Beförderung gefährlicher Güter unterliegt umfangreichen nationalen und internationalen Bestimmungen, mit denen gewährleistet werden soll, daß diese Güter unter Bedingungen befördert werden, bei denen ein optimaler Schutz von Menschen, Sachwerten und Umwelt sichergestellt ist.

Jedes Jahr nehmen die Menge und das Spektrum der gefährlichen Güter, die innerhalb der Gemeinschaft, vor allem auf der Straße, befördert werden, zu; aufgrund einer Reihe von Unfällen ist das Augenmerk in letzter Zeit verstärkt auf diese Beförderungsform gerichtet.

Alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft außer Irland sind Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), das einheitliche Bestimmungen für den grenzüberschreitenden Gefahrgutverkehr festsetzt.

Die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter zwischen den Vertragsparteien ist darüber hinaus noch durch zahlreiche bilaterale Abkommen geregelt.

Auf nationaler Ebene ist die Ausarbeitung der einschlägigen Vorschriften unterschiedlich weit gediehen. Da es bisher keine umfassenden Gemeinschaftsvorschriften auf diesem Gebiet gibt, entspricht es der im Zusammenhang mit dem Binnenmarkt verfolgten gemeinschaftlichen Strategie, die internationalen Vorschriften auch auf den innerstaatlichen Verkehr anzuwenden, um damit in der gesamten Gemeinschaft einheitliche Bedingungen für den Gefahrguttransport auf der Straße herbeizuführen; zugleich gilt es, ein ausreichendes Maß an Schutz und Sicherheit zu gewährleisten.

Gemäß ihrem Grundsatz, Lücken in bestehenden internationalen Rechtsvorschriften zu schließen, hat die Kommission bereits Vorschläge für den Gefahrgutverkehr erarbeitet. Angenommen hat der Rat bisher die Richtlinie 89/684/EWG⁽¹⁾ über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße.

B. Gründe für Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene

1. Subsidiarität

- a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit der geplanten Maßnahme verfolgt?

Durch die angestrebte Harmonisierung der Vorschriften für den Gefahrgutverkehr zwischen und innerhalb von Mitgliedstaaten soll für ein ausreichendes Maß an Sicherheit bei dieser Beförderungsform gesorgt werden.

(1) ABl. Nr. L 398 vom 30.12.1989, S. 33

Zudem wird erwartet, daß eine Harmonisierung der einzelstaatlichen Vorschriften zu einem gemeinschaftlichen Binnenmarkt für Gefahrguttransporte führen wird. Außerdem werden durch eine solche Harmonisierung die Hindernisse für den freien Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten beseitigt, soweit es Transportausrüstungen betrifft (Fahrzeuge, Gefäße, Tanks, Verpackungen, Sicherheitsvorrichtungen).

- b) Ist die Gemeinschaft für die geplante Maßnahme allein oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten zuständig?

Gemeinsame Zuständigkeit,
Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c.

- c) Welche Bedeutung hat das Problem für die Gemeinschaft (z.B. Zahl der betroffenen Mitgliedstaaten und bisherige Lösung)?

Alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft außer Irland sind bereits Vertragsparteien des ADR und verfügen ausnahmslos über innerstaatliche Vorschriften, die sich mehr oder weniger auf die für den grenzüberschreitenden Verkehr geltenden Regelungen stützen. Dennoch sind die innerstaatlichen Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich. Diese Unterschiede beeinträchtigen die ungehinderte Erbringung von Verkehrsdienstleistungen und darüber hinaus den freien Verkehr von Transportausrüstungen in der Gemeinschaft. Zudem kann eine unterschiedliche Auslegung der innerstaatlichen Vorschriften die Transportsicherheit gefährden.

- d) Welches ist die beste Lösung, wenn man die Mittel der Gemeinschaft und die der Mitgliedstaaten vergleicht?

Alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft außer Irland sind bereits Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung. Zahlreiche bilaterale und multilaterale Vereinbarungen gestatten jedoch eine Abweichung von den ADR-Vorschriften, was die Einheitlichkeit dieser Regeln beeinträchtigt. Auf nationaler Ebene bestehen Vorschriften für den Gefahrgutverkehr, die sich mehr oder weniger auf die internationalen Vorschriften stützen. Allerdings sind diese Vorschriften nach wie vor von Land zu Land unterschiedlich, obgleich sich eine allmähliche Angleichung an die internationalen Vorschriften abzeichnet. Da die Kommission bei der Koordinierung dieser Angleichung eine gewichtige Rolle zu spielen hat, wurde ein entsprechender Vorschlag ausgearbeitet. Zudem wird die Einbeziehung der bestehenden Vorschriften für den Gefahrgutverkehr in das Gemeinschaftsrecht die Kommission eher in die Lage versetzen, für Kohärenz zwischen diesen Vorschriften und anderen diesbezüglichen Aspekten des Gemeinschaftsrechts zu sorgen.

- e) Welchen konkreten zusätzlichen Gewinn bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis für einen Verzicht?

Der zusätzliche Gewinn für die Gemeinschaft besteht in der größeren Durchsichtigkeit, die durch die gemeinschaftsweite Anwendung einheitlicher Vorschriften erreicht wird, in einem von allen vereinbarten und anerkannten Sicherheitsstandard, in der ungehinderten Erbringung von Verkehrsdienstleistungen sowie in einem größeren, offenen Markt für Produkte und Transportausrüstungen. Bei einem Verzicht würden die durch unterschiedliche nationale Rechtsvorschriften und internationale Vereinbarungen geschaffenen Hindernisse für die freie Erbringung von Verkehrsdienstleistungen fortbestehen.

- f) In welcher Form kann die Gemeinschaft tätig werden (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung usw.)?

Eine Richtlinie dürfte am geeignetsten sein, um auf diesem von den Mitgliedstaaten bereits bis zu einem gewissen Grad geregelten Gebiet zu einheitlichen einzelstaatlichen Vorschriften zu gelangen. Eine Richtlinie bietet genügend Spielraum, um die bestehenden nationalen Vorschriften zu ändern statt für eine Verordnung aufzugeben. Eine Empfehlung dürfte bei einem Transportsektor, auf den rund 15 % aller Frachtbewegungen in der Gemeinschaft entfallen und der aufgrund seiner Beschaffenheit erhebliche Sicherheitsprobleme aufwerfen könnte, nicht ausreichen. Eine finanzielle Unterstützung wäre völlig unangemessen.

- g) Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit den allgemeinen Zielen, deren Umsetzung den Mitgliedstaaten überlassen bliebe?

Das ADR enthält in seiner derzeitigen Form komplexe und detaillierte technische Bestimmungen. Die Gemeinschaft hat nicht die Absicht, diese Vorschriften durch zusätzliche Anforderungen noch komplizierter zu machen, aber sie will so weit wie möglich dafür sorgen, daß dieses Übereinkommen im internationalen Verkehr angewandt und zusätzlich in innerstaatliches Recht umgesetzt wird.

II. Harmonisierung der Bedingungen

Obwohl die meisten nationalen Vorschriften mit den bestehenden internationalen Empfehlungen und Regelwerken mehr oder weniger übereinstimmen, sind die einzelstaatlichen Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich. Diese Unterschiede beeinträchtigen die ungehinderte Erbringung von Verkehrsdienstleistungen in der Gemeinschaft; zudem werden die internationalen Vorschriften noch unterschiedlich ausgelegt. Aus diesem Grund muß die Gemeinschaft Vorschriften erlassen, die für eine Harmonisierung sorgen.

Außerdem gibt es Mitgliedstaaten, die auf der Grundlage des ADR bilaterale Abkommen schließen, die von dem ADR abweichen. Die Zahl solcher Abkommen ist groß und ihre Ausgestaltung führt zu Verzerrungen innerhalb des Transportmarktes. Die Einsetzung eines Ausschusses zur Anpassung dieser Richtlinie an den wissenschaftlichen und technologischen Fortschritt könnte solche Abweichungen überflüssig machen.

Kohärenz mit der übrigen Gemeinschaftspolitik

Mit diesem Vorschlag sollen zunächst einmal die bestehenden internationalen Vorschriften über den Gefahrguttransport auf der Straße so weit wie möglich übernommen werden; zugleich soll er sich aber auch kohärent in die übrige Gemeinschaftspolitik einfügen. Um einen gemeinschaftsweit ungehinderten Fahrzeugverkehr zu gewährleisten, sind beispielsweise auf der Grundlage der Betriebserlaubnisrichtlinie 70/156/EWG des Rates⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG des Rates⁽²⁾, technische Vorschriften für speziell an die Erfordernisse des Gefahrguttransports angepaßte und entsprechend ausgerüstete Fahrzeuge erarbeitet worden.

Falls die hier vorgeschlagene Richtlinie verabschiedet wird, soll im Rahmen der Richtlinie 92/53/EWG des Rates eine neue Einzelrichtlinie vorgeschlagen werden, in der auf diese Richtlinie in ihrer verabschiedeten Form verwiesen wird (die Anlagen dieser Richtlinie enthalten die ADR-Anlagen, soweit es sich um technische Fahrzeugvorschriften handelt). Auf diese Weise werden spezielle technische Zusatzvorschriften für Fahrzeuge, die gefährliche Güter befördern, Teil des Gemeinschaftsrechts. Alle für diese Beförderungsform speziell ausgerüsteten Fahrzeuge müssen auf jeden Fall die technischen Anforderungen aller einschlägigen Einzelrichtlinien gemäß Anlage IV der Richtlinie 70/156/EWG des Rates, zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG des Rates, erfüllen.

Die Richtlinien 90/219/EWG⁽³⁾, 90/220/EWG⁽⁴⁾ und 90/679/EWG⁽⁵⁾ des Rates über die Anwendung genetisch veränderter Organismen in geschlossenen Systemen und über deren absichtliche Freisetzung in die Umwelt bzw. über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch biologische Arbeitsstoffe bei der Arbeit enthalten keine Bedingungen für die Beförderung solcher Stoffe. Diese sind derzeit nur in internationalen Vorschriften festgelegt; gemäß diesem Richtlinienvorschlag sollen dieselben Sicherheitsanforderungen nun auch für den innerstaatlichen Straßentransport solcher Stoffe gelten.

Was den Schutz von Arbeitnehmern beim Gefahrguttransport betrifft, so hat der Rat bereits die Richtlinie 89/391/EWG⁽⁶⁾ über Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von Arbeitnehmern erlassen. Darüber hinaus sind dem Rat zwei Richtlinienvorschläge vorgelegt worden, eine über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei Transporttätigkeiten sowie an Arbeitsplätzen in Transportmitteln⁽⁷⁾ und eine zum Schutz von Arbeitnehmern vor einer Gefährdung durch chemische Arbeitsstoffe⁽⁸⁾.

(1) ABI. Nr. L 42 vom 23.2.1970, S. 1

(2) ABI. Nr. L 225 vom 10.8.1992, S. 1

(3) ABI. Nr. L 117 vom 8.5.1990, S. 1

(4) ABI. Nr. L 117 vom 8.5.1990, S. 15

(5) ABI. Nr. L 374 vom 31.12.1990, S. 1

(6) ABI. Nr. L 183 vom 29.6.1989, S. 1

(7) ABI. Nr. C 25 vom 28.1.1993, S. 17

(8) ABI. Nr. C 165 vom 16.6.1993, S. 4

Der Rat hat sich auf seiner Tagung vom 19. Juni 1993 auf Regelungen⁽¹⁾ zur Liberalisierung von Kabotagetätigkeiten für den Straßenverkehr geeinigt; darin ist festgelegt, unter welchen Bedingungen Verkehrsunternehmen innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind, Güterkraftverkehr durchführen dürfen (Kabotage). Danach können zwar die im Aufnahmemitgliedstaat für Straßenfahrzeuge geltenden technischen Konstruktions- und Ausrüstungsvorschriften nicht mehr auf Fahrzeuge angewendet werden, die gemeinschaftlichen oder internationalen Konstruktions- und Ausrüstungsvorschriften genügen, doch können andere nicht technische Anforderungen gestellt werden. Zudem würden in einem solchen Fall für die in der Gemeinschaft ansässigen und die nicht in der Gemeinschaft ansässigen Straßengüterverkehrsunternehmen unterschiedliche Regelungen gelten, was zu Wettbewerbsverzerrungen führen dürfte. Daher könnten einheitliche Regeln für den Gefahrguttransport auf der Straße eine endgültige Kabotageregelung ergänzen; damit würde auch der Rat seiner im Vertrag verankerten rechtlichen Verpflichtung zur Einführung der vollständigen Verkehrsdienstleistungsfreiheit nachkommen.

Die Gemeinschaft hat in Übereinstimmung mit dem ADR-Übereinkommen die Verordnung (EWG) 4060/89⁽²⁾ des Rates über den Abbau von Grenzkontrollen im internationalen Gefahrgutverkehr, geändert durch die Verordnungen (EWG) 3356/91⁽³⁾ und 3912/92⁽⁴⁾ des Rates, erlassen.

Voraussetzung für den Abbau der Kontrolleinrichtungen, die an den Binnengrenzen der Gemeinschaft für Fahrzeuge mit gefährlichen Gütern bestehen, sind für diese Art Transport angemessene gemeinsame Sicherheitsnormen, die in einem Binnenmarkt von allen Mitgliedstaaten einzuhalten sind.

Die Richtlinie 67/548/EWG⁽⁵⁾ des Rates regelt die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe und Zubereitungen, die in den Verkehr gebracht werden. Diese Regeln unterscheiden sich von denen der Anlage A dieses Vorschlags, die auf der Grundlage des UN-Klassifizierungssystems für gefährliche Güter beschlossen worden sind.

In Übereinstimmung mit den Verpflichtungen, die die Kommission und die Mitgliedsstaaten auf der UN - Umwelt- und Entwicklungskonferenz von Rio de Janeiro im Juni 1992 durch die in der Agenda 21, Kapitel 19 festgelegten langfristigen Ziele übernommen haben, will die Kommission aktiv in verschiedenen UN - Organisationen, beispielsweise in dem für das Transportwesen zuständigen UN - Sektor mitwirken, um die beiden Klassifizierungssysteme zu harmonisieren.

C. Geltungsbereich des Richtlinienvorschlags

Mit der in dieser Richtlinie vorgeschlagenen gemeinschaftsweiten Harmonisierung der in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft bestehenden Vorschriften soll der Sicherheitsstandard im Gefahrgutverkehr jedoch nicht gesenkt werden. Damit er im Gegenteil so hoch wie möglich bleibt, sollen die Änderungen, die im Zuge der regelmäßigen Aktualisierung des ADR und der UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter im Bestreben um größtmögliche Sicherheit beschlossen werden, übernommen werden. Mit der entsprechenden Anpassung der Richtlinie wird gemäß den Artikeln 7 und 8 ein Ausschuß betraut. Auch neue europäische Normen zu den technischen Aspekten des Gefahrguttransports sollten bei Überarbeitungen der vorgeschlagene Richtlinie nach dem oben erwähnten Ausschußverfahren berücksichtigt werden.

-
- (1) Beschluß des Rates vom 19. Juni 1993
 - (2) ABI. Nr. L 390 vom 30.12.1989, S. 18
 - (3) ABI. Nr. L 318 vom 20.11.1991, S. 1
 - (4) ABI. Nr. L 395 vom 31.12.1992, S. 6
 - (5) ABI. Nr. 196 vom 16.8.1967, S. 1

Angeichts der Besonderheit dieser Beförderungsform sollte den Mitgliedstaaten außerdem das Recht zugestanden werden, aus Gründen beispielsweise des Umweltschutzes oder der nationalen Sicherheit – nicht jedoch aus Gründen der Transportsicherheit – zusätzliche Gesetze zu einzelnen Aspekten der Beförderung gefährlicher Güter zu erlassen; hierbei ist jedoch zu gewährleisten, daß die Auswirkungen solcher Maßnahmen den Zielsetzungen des Vertrages, insbesondere der Schaffung eines Raums ohne Binnengrenzen, nicht zuwiderlaufen. Derartige Beschränkungen müßten gegebenenfalls der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten mitgeteilt werden.

Bei den Bestrebungen, in der ganzen Gemeinschaft einheitliche Vorschriften anzuwenden und dadurch die Hindernisse für den freien Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu beseitigen und einen Binnenmarkt für Verkehrsdienstleistungen mit besonderem Blick auf den Gefahrguttransport innerhalb der Gemeinschaft zu schaffen, ist ferner zu berücksichtigen, daß die vorgeschlagene Richtlinie auch den im Verkehrssektor tätigen Firmen, insbesondere den Verkehrsunternehmen, Vorteile bringt.

In der vorgeschlagenen Richtlinie wird nicht die Frage der Kontrollen behandelt, diese will die Kommission in einem anderen Rechtsakt regeln.

D. Inhalt der vorgeschlagenen Richtlinie

Artikel 1 steckt den Geltungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie ab. Postlieferungen sowie Fahrzeuge, die unter der Verantwortung der Streitkräfte eines Mitgliedstaats zur Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden, sind vom Geltungsbereich der Verordnung ausgeklammert. Ein zusätzlicher Artikel besagt, daß die bestehenden und künftigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft über Arbeitnehmersicherheit, Fahrzeugbau und Umweltschutz eingehalten werden müssen.

In Artikel 2 werden die wichtigsten in der vorgeschlagenen Richtlinie benutzten Begriffe definiert. Als gefährlich im Sinne dieser Richtlinie gelten die in den Anlagen genannten Güter. Die Definition stammt ursprünglich aus dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in seiner geltenden Fassung. Sie wird bereits im grenzüberschreitenden Gefahrgutstraßenverkehr in Europa und in den Vorschriften der meisten Mitgliedstaaten angewandt. Das ADR dürfte mit der Zeit an die verkehrsträgerübergreifenden Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter angeglichen werden; diesen Änderungen sollen dann jeweils auch die Anlagen dieser Richtlinie angepaßt werden.

Die Definition des Begriffs "Fahrzeug" wurde von der Richtlinie 92/53/EWG des Rates über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge übernommen, um sicherzustellen, daß die vorgeschlagene Richtlinie und das bestehende Gemeinschaftsrecht übereinstimmen. Auch wenn die Definition etwas enger gefaßt ist, als die des ADR-Übereinkommens, dürfte sie doch die meisten "normalen" Beförderungen einschließen. Für andere Fahrzeugtypen, die nicht unter die Definition dieser Richtlinie fallen, können von den Mitgliedstaaten innerstaatliche Regelungen erlassen werden.

Artikel 3 enthält die Bedingungen, unter denen gefährliche Güter als Versandstücke und in loser Schüttung befördert werden dürfen, sowie Beförderungsverbote für bestimmte Güter.

Aufgrund von Artikel 4 dürfen die Mitgliedstaaten an nationalen Vorschriften festhalten, wenn diese mit den verkehrsträgerübergreifenden UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter, an die das ADR schrittweise angeglichen wird, zu vereinbaren sind; diese Vorschrift wird somit nur vorübergehend Anwendung finden.

Die Artikel 5 und 6 regeln die Fälle, in denen es auf nationaler Ebene für bestimmte Güter und spezielle Zwecke strengere oder mildere Gefahrguttransportvorschriften gibt. Diese Fälle sind der Kommission zu melden.

Artikel 5 Absatz 1 enthält die auch im ADR vorgesehene Ausnahme für den grenzüberschreitenden Verkehr, wonach die Mitgliedstaaten die Beförderung gefährlicher Güter in ihrem Gebiet aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit verbieten oder regeln können. Gründe für eine strengere Regelung oder ein Verbot könnten der Umweltschutz oder die nationale Sicherheit sein. So könnte beispielsweise der Gefahrgutverkehr in Gebieten mit gefährdeter Umwelt eingeschränkt oder die Beförderung von Explosivstoffen aus Gründen der nationalen Sicherheit verboten werden.

Absatz 2 soll in Verbindung mit Absatz 1 den Anwendungsbereich der unter der Randnummer 10 599 in den Anhängen dieser Richtlinie enthaltenen Bestimmung abstecken. Nach dieser Bestimmung können Mitgliedstaaten den in ihrem Hoheitsgebiet im Transit befindlichen Fahrzeugen die gleichen Einschränkungen auferlegen, wie sie für den innerstaatlichen Gefahrgutverkehr gelten. Die Auflagen sollten sich auf Aspekte des örtlichen Verkehrs beschränken.

Absatz 3 ermächtigt die Mitgliedstaaten zur Festsetzung von strengeren Bestimmungen, so wie sie eventuell bereits für die in ihrem Hoheitsgebiet zugelassenen Fahrzeuge existieren, sofern sie sich nicht auf den Fahrzeugbau beziehen.

Artikel 6 Absatz 1 soll durch Anerkennung der Sicherheitsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter im See- und Luftverkehr den multimodalen Verkehr erleichtern. Diese verkehrsträgerspezifische Regelung stützt sich beim derzeitigen Stand der Harmonisierung stärker auf die allgemeinen verkehrsträgerübergreifenden UN-Empfehlungen als auf das ADR.

Laut Absatz 2 kann von der in den Anlagen der Richtlinie enthaltenen Vorschrift, daß die Beförderungsunterlagen in mehreren Sprachen abgefaßt sein müssen, abgewichen werden, wenn sich der Transport auf das Gebiet eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt.

Nach den Absätzen 3 und 4 können Fahrzeuge, Gefäße und Tanks, welche die zum Zeitpunkt der Anwendbarkeit dieser Richtlinie geltenden nationalen Konstruktionsvorschriften erfüllen, für unbegrenzte Zeit von dieser Richtlinie ausgenommen werden. Angesichts der Investitionen in solche Ausrüstungsgegenstände sollte dies, sofern die Sicherheit gewährleistet ist, bis zum Ende der wirtschaftlichen Nutzungsdauer gestattet sein. Laut Absatz 4 können die Mitgliedstaaten außerdem Ausrüstungsgegenstände, welche die innerstaatlichen Rechtsvorschriften erfüllen, so lange weiterbauen und benutzen, bis für diese Gegenstände harmonisierte Normen aufgestellt und durch einen Verweis in die Anhänge dieser Richtlinie aufgenommen worden sind, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998. Ausrüstungsgegenstände, die nach dem Zeitpunkt der Anwendbarkeit dieser Richtlinie, aber vor dem 31. Dezember 1998 gebaut worden sind, können ebenfalls für unbegrenzte Zeit unter den vorgenannten Bedingungen weiter benutzt werden. Es wird bereits an solchen Normen gearbeitet, die in den nächsten Jahren viele Einzelvorschriften des ADR ersetzen werden. Bis dahin haben die Mitgliedstaaten die Möglichkeit, ihre Ausrüstungsgegenstände entweder nach den bestehenden Bestimmungen des ADR oder nach innerstaatlichen Vorschriften zu bauen und zu benutzen.

Absatz 5 gestattet die gleiche Ausnahme bei bestehenden (langlebigen) wiederverwendbaren Verpackungen.

Gemäß Absatz 6 können, allerdings nur im innerstaatlichen Verkehr, auf der orangefarbenen Warntafel Codes für Sofortmaßnahmen (wie sie z.B. nach dem Hazchem-Code vorgesehen sind) angebracht werden, wenn dies für Fahrzeuge, die gefährliche Güter befördern, vorgeschrieben ist. Dies ist eine Ergänzung – oder Alternative – der gemäß ADR in den Anlagen dieser Richtlinie vorgeschriebenen Gefahrenkennnummer. Diesem Code können die Notdienste sofort entnehmen, welche Maßnahmen bei einem Unfall, der die Ladung betrifft, zu treffen sind. In einigen Mitgliedstaaten sind solche Codes sehr verbreitet und werden sehr geschätzt. Über die Aufnahme eines harmonisierten Sofortmaßnahmencodes in das ADR wird zur Zeit diskutiert.

Absatz 7 gestattet weniger strenge Vorschriften, beispielsweise für die Beförderung von Campinggasflaschen, kleinen Mengen Explosivstoff für die Bauindustrie oder begrenzten Mengen Kraftstoff in Personenkraftwagen.

Absatz 8 regelt die befristete Ausnahme beispielsweise neu entwickelter, aber noch nicht in das ADR aufgenommener Verpackungen von den Anlagen dieser Richtlinie, welche die von dem jeweiligen Mitgliedstaat als zuständig benannte Behörde genehmigen kann.

Absatz 9 gestattet den Mitgliedstaaten, im Fall einmaliger Transporte, bei denen nicht genügend Zeit für eine Revision der Anlagen bleibt, von den Anlagen der Richtlinie abzuweichen.

In Absatz 10 wird die Gültigkeit bestehender bi- oder multilateraler Vereinbarungen, die in Übereinstimmung mit dem ADR ausgehandelt wurden, auf zwei Jahre ab dem Zeitpunkt der Anwendbarkeit dieser Richtlinie begrenzt. Diese Zeit reicht aus, um Abweichungen, soweit sie für notwendig erachtet werden, als neue Bestimmungen in die Anlagen des ADR-Übereinkommens aufzunehmen und zu veröffentlichen und im Wege des in Artikel 8 vorgesehenen Ausschußverfahrens als Änderungen der Richtlinienanlagen zu verabschieden.

Artikel 7 bestimmt, daß Fahrzeuge aus Drittländern im Gemeinschaftsgebiet gefährliche Güter im grenzüberschreitenden Verkehr befördern dürfen, sofern sie die Bestimmungen des ADR erfüllen.

In den Artikeln 8 und 9 wird das Ausschußverfahren für die weitere Harmonisierung der Vorschriften für den Gefahrguttransport auf der Straße beschrieben. Damit sollen die Richtlinie insbesondere an Änderungen des ADR, aber auch an die UN-Empfehlungen für die Beförderung gefährlicher Güter angeglichen, neue Normen einbezogen und zusätzliche Maßnahmen zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicherheit ermöglicht werden.

Bei einer Änderung der speziellen Gefahrenklassen in den Anlagen, beispielsweise für radioaktives Material, berücksichtigt der vorgesehene Ausschuß die Ansicht der Sachverständigen.

Artikel 11 nimmt Bezug auf die Richtlinie 89/684/EWG des Rates, deren Bestimmungen in die Anhänge dieser Richtlinie übernommen wurden. Vorläufige Bescheinigungen, die von einem Mitgliedstaat nach Artikel 4 Absatz 4 der alten Richtlinie bereits ausgestellt worden sind, werden nach dem vorliegenden Richtlinienvorschlag bis zu denselben Schlußterminen anerkannt.

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur
Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten
für den Gefahrguttransport auf der Straße

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,
insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission⁽¹⁾,

In Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament⁽²⁾,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽³⁾,

In Erwägung nachstehender Gründe:

In den vergangenen Jahren hat der innerstaatliche und der
grenzüberschreitende Gefahrgutverkehr auf der Straße erheblich zugenommen,
wodurch auch das Unfallrisiko größer geworden ist.

Alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft außer Irland sind Vertragsparteien des
Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefähr-
licher Güter auf der Straße (ADR), dessen geographischer Geltungsbereich
über die Gemeinschaft hinausreicht und in dem einheitliche Regeln für die
sichere grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße
festgeschrieben sind; es ist folglich wünschenswert, diese Regeln auch auf
den innerstaatlichen Verkehr auszudehnen, um so gemeinschaftsweit die
Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße zu
harmonisieren.

Es gibt keine gemeinschaftliche Rechtsvorschrift, die das gesamte Spektrum
der Bestimmungen umfaßt, die zur Gewährleistung eines sicheren
Gefahrgutverkehrs befolgt werden müssen, und die entsprechenden
einzelstaatlichen Vorschriften sind von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat
unterschiedlich; diese Unterschiede beeinträchtigen die ungehinderte
Erbringung von Verkehrsdienstleistungen sowie den freien Verkehr von
Fahrzeugen und Transportausrüstungen; daher müssen einheitliche Bedingungen
für den gesamten innergemeinschaftlichen Verkehr geschaffen werden.

(1) ABl. Nr. C
(2) ABl. Nr. C
(3) ABl. Nr. C

Überlegungen hinsichtlich des Subsidiaritätsprinzips führen zu dem Schluß, daß eine derartige Maßnahme auf Gemeinschaftsebene geboten ist, damit die Kohärenz mit anderen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft und eine ausreichende Harmonisierung sichergestellt, der freie Waren- und Dienstleistungsverkehr erleichtert und für ein hohes Maß an Sicherheit im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr gesorgt wird.

Es gibt noch keine Rechtsvorschriften der Gemeinschaft für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe im Hinblick auf deren Beförderung; die Gemeinschaft hat nur die Richtlinie 67/548/EWG des Rates⁽¹⁾ über die Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe im Hinblick auf deren Inverkehrbringen erlassen, die keine speziellen Vorschriften für die Beförderung enthält. Die Verpflichtung, sich um eine Harmonisierung der Klassifizierungssysteme für gefährliche Stoffe zu bemühen, welche die Gemeinschaft und seine Mitgliedstaaten entsprechend den in der Agenda 21 Kapitel 19 der UN-Umwelt- und Entwicklungskonferenz von Rio de Janeiro im Juni 1992 festgelegten Zielen eingegangen sind, bleibt von dieser Richtlinie unberührt.

Es gibt noch keine speziellen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, die die Sicherheitsbedingungen regeln, unter denen biologische Wirkstoffe und genetisch veränderte Organismen, die unter die Richtlinien 90/219/EWG⁽²⁾, 90/220/EWG⁽³⁾ und 90/679/EWG des Rates⁽⁴⁾ fallen, zu transportieren sind.

Für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz von Arbeitnehmern am Arbeitsplatz wurden in der Richtlinie 89/391/EWG des Rates Maßnahmen vorgeschrieben. Weitere Maßnahmen der Gemeinschaft zur Durchsetzung von Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei Transportarbeiten sowie an Arbeitsplätzen in Transportmitteln befinden sich in Vorbereitung.

Die Anwendung anderer bestehender oder künftiger Gemeinschaftsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer, für den Fahrzeugbau oder zum Schutz der Umwelt bleibt von dieser Richtlinie unberührt.

(1) ABl. Nr. L 196 vom 18.8.1967, S. 1
(2) ABl. Nr. L 117 vom 8.5.1990, S. 1
(3) ABl. Nr. L 117 vom 8.5.1990, S. 15
(4) ABl. Nr. L 374 vom 31.12.1990, S. 1

Nach dem ADR ist es gestattet, bilaterale Vereinbarungen zu treffen, die von dem ADR abweichen; die große Zahl solcher bilateral ausgehandelter Vereinbarungen zwischen Mitgliedstaaten behindert den freien Dienstleistungsverkehr bei der Beförderung gefährlicher Stoffe; solche Abweichungen sollten sich durch die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in die Richtlinienanhänge erübrigen. Vorgesehen werden muß eine Übergangszeit, in der solche Vereinbarungen der Mitgliedstaaten weitergelten können.

Die international akzeptierten ADR-Vorschriften, zu denen auch Konstruktionsvorschriften für Gefahrgut-Transportfahrzeuge gehören, müssen in Gemeinschaftsrecht umgesetzt werden, da die Richtlinie 70/156/EWG des Rates⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Richtlinie 92/53/EWG des Rates⁽²⁾ zur Zeit keine speziellen Vorschriften über die Betriebserlaubnis für im Gefahrgutverkehr eingesetzte Fahrzeuge enthält.

Die Vorschriften für die Erteilung der Betriebserlaubnis sollen gegebenenfalls unter Bezugnahmen auf diese Richtlinie, im Zusammenhang mit der Richtlinie 70/156/EWG des Rates harmonisiert werden.

Informationsverfahren, die bereits für ähnliche nationale Gesetzesvorschläge existieren, sollen dazu benutzt werden, für alle Wirtschaftsbeteiligten die Transparenz zu erhöhen.

Die Mitgliedstaaten sollten auch künftig das Recht haben, im innerstaatlichen Verkehr Regeln anzuwenden, die auf den verkehrsträgerübergreifenden Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter beruhen, soweit das ADR diesen Regeln, die den intermodalen Gefahrgutverkehr vereinfachen würden, noch nicht angeglichen worden ist.

Die Mitgliedstaaten sollten das Recht haben, die Beförderung gefährlicher Güter auf ihrem Gebiet zu regeln oder zu verbieten, allerdings nur aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit.

Im Sinne dieser Richtlinie sollten die Mitgliedstaaten bei bestimmten Transporten, die in ihrem Gebiet mit dort zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden, strengere oder mildere Vorschriften anwenden dürfen.

(1) ABI. Nr. L 42 vom 23.2.1970, S. 1

(2) ABI. Nr. L 225 vom 10.8.1992, S. 1

Da vor allem bei der Vereinheitlichung der Bedingungen die Besonderheiten der einzelnen Staaten berücksichtigt werden müssen, sollte die Richtlinie so flexibel sein, daß sie den Mitgliedstaaten bestimmte Ausnahmen gestattet. Um den Einsatz neuer technologischer und industrieller Entwicklungen nicht zu behindern, sollten entsprechende befristete Ausnahmen vorgesehen werden. Da, in diesem Zusammenhang, die Mitgliedstaaten sich das Recht vorbehalten können, für gewisse Beförderungen die Benutzung anderer Verkehrsträger aufzuerlegen.

Fahrzeuge, die in Drittländern zugelassen sind, sollen im Gebiet eines Mitgliedstaates für grenzüberschreitende Beförderungen eingesetzt werden dürfen, wenn sie den Bestimmungen des ADR entsprechen.

Die Richtlinie muß durch die Einfügung eines Verweises auf Normen und die Einbeziehung sicherheitsfördernder Maßnahmen, insbesondere durch die Übernahme neuer ADR-Bestimmungen, zügig an den technischen Fortschritt angepaßt werden können; zur Erleichterung der hierfür erforderlichen Maßnahmen muß ein Ausschuß eingesetzt und ein Verfahren bestimmt werden, nach dem die Mitgliedstaaten und die Kommission in diesem Ausschuß eng zusammenarbeiten.

Da die Anlagen dieser Richtlinien Bestimmungen über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße enthalten, sollte die Richtlinie 89/684/EWG des Rates⁽¹⁾ aufgehoben werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

(1) ABl. Nr. L 398 vom 30.12.1989, S. 33

KAPITEL I

Geltungsbereich, Definitionen und allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie gilt für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße in der Gemeinschaft. Sie gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen, die den Streitkräften eines Mitgliedstaats gehören oder für die diese Streitkräfte verantwortlich sind und nicht für Postlieferungen.
- (2) Diese Richtlinie beeinträchtigt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Berücksichtigung des Gemeinschaftsrechts für die Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen, die nicht unter diese Richtlinie fallen, Vorschriften zu erlassen.
- (3) Diese Richtlinie gilt unbeschadet anderer zum Schutz von Arbeitnehmern, für den Fahrzeugbau oder zum Schutz der Umwelt erlassenen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bedeuten

- 'ADR' das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, das am 30. September 1957 in Genf geschlossen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;
- 'Fahrzeug' alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten vollständigen oder unvollständigen Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger - mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen sowie allen Arbeitsmaschinen;
- 'gefährliche Güter' die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung auf der Straße laut den Anlagen A und B der Richtlinie verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist;

- 'Beförderung' jede Beförderung, die ganz oder teilweise auf den öffentlichen Straßen im Gebiet eines Mitgliedstaats mit den vorstehend bezeichneten Fahrzeugen erfolgt. Beförderungen, die ausschließlich innerhalb eines Werkes stattfinden, fallen nicht darunter.

Artikel 3

- (1) Gefährliche Güter, deren Beförderung gemäß den Anlagen A und B verboten ist, dürfen nicht auf der Straße befördert werden, soweit Artikel 6 nicht anderes bestimmt.
- (2) Die Beförderung anderer in den Anlagen A und B aufgeführter gefährlicher Güter ist gestattet, wenn die in den Anlagen A und B genannten Bedingungen erfüllt sind, insbesondere die Vorschriften für
 - a) die Verpackung und Kennzeichnung der betreffenden Güter
 - b) den Bau, die Ausrüstung und den Betrieb des Fahrzeugs, das die betreffenden Güter befördert, vorbehaltlich der Artikel 4, 5 und 6.
- (3) Der in den Anlagen A und B benutzte Begriff "Vertragspartei" bedeutet im Sinne dieser Richtlinie "Mitgliedstaat".

KAPITEL II

Abweichungen, Einschränkungen und Ausnahmen

Artikel 4

Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen, die nur mit in seinem Gebiet zugelassenen Fahrzeugen durchgeführt werden, alle innerstaatlichen Rechtsvorschriften für den Gefahrgutverkehr auf der Straße, die den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter entsprechen, so lange beibehalten, bis diese Empfehlungen in die geänderten Anhänge A und B Eingang gefunden haben. In diesem Fall teilt jeder Mitgliedstaat dies der Kommission mit.

Artikel 5

- (1) Unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft behält jeder Mitgliedstaat das Recht, aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter in seinem Gebiet zu regeln oder zu verbieten.
- (2) Vorschriften, die ein Mitgliedstaat für den Betrieb von Fahrzeugen im grenzüberschreitenden Verkehr in seinem Gebiet erläßt und die gemäß der Randnummer 10 599 der Anlage B dieser Richtlinie gestattet sind, sind in ihrem Anwendungsbereich auf Aspekte des örtlichen Verkehrs beschränkt, gelten für den innerstaatlichen wie auch für den grenzüberschreitenden Verkehr und dürfen keine Diskriminierung zur Folge haben.
- (3) Jeder Mitgliedstaat kann weiterhin für den Transport mit in seinem Gebiet zugelassenen oder in den Verkehr gekommenen Fahrzeugen strengere Vorschriften anwenden, sofern es sich nicht um Konstruktionsvorschriften handelt.

Artikel 6

- (1) Jeder Mitgliedstaat kann gefährliche Güter, die nach den internationalen Vorschriften für den See- oder Lufttransport eingestuft, verpackt und gekennzeichnet sind, für den Straßentransport in seinem Gebiet zulassen, wenn der Transport zum Teil auf dem See- oder Luftwege erfolgt.
- (2) Die Bestimmungen der Anlagen zu dieser Richtlinie über die in den Unterlagen zu verwendenden Sprachen gelten nicht im Fall von Beförderungsleistungen, die sich auf das Gebiet eines einzigen Mitgliedstaats beschränken. Die Mitgliedstaaten können bei den auf ihrem Gebiet durchgeführten Beförderungen die Verwendung anderer Sprachen, als in den Anlagen vorgesehen ist, gestatten.
- (3) Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet die Benutzung von Fahrzeugen gestatten, die vor Anwendbarkeit dieser Richtlinie gebaut wurden, wenn sie zwar nicht dieser Richtlinie entsprechen, aber nach

den bis zum Zeitpunkt ihrer Anwendbarkeit geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften gebaut wurden, sofern diese Fahrzeuge auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.

- (4) Jeder Mitgliedstaat kann seine vor Anwendbarkeit dieser Richtlinie bestehenden von den Anlagen A und B abweichenden Rechtsvorschriften für die Konstruktion und Benutzung neuer Tanks und Gefäße sowie die entsprechenden Beförderungsvorschriften so lange beibehalten, bis den Richtlinienbestimmungen entsprechend ein Verweis auf Konstruktions- und Verwendungsnormen für Tanks und Gefäße in die Anlagen A und B aufgenommen worden ist, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998. Gefäße und Tanks, die vor dem 1. Januar 1999 gebaut wurden und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden, können unter den ursprünglichen Bedingungen weiterbenutzt werden.
- (5) Jeder Mitgliedstaat kann die Verwendung von Verpackungen, die vor dem Zeitpunkt der Anwendbarkeit dieser Richtlinie hergestellt, aber nicht entsprechend dem ADR-Übereinkommen zugelassen worden sind, unter der Voraussetzung gestatten, daß das Herstellungsdatum auf den Verpackungen angegeben ist und daß die Verpackungen die Prüfungen nach den bis zur Anwendbarkeit dieser Richtlinie geltenden innerstaatlichen Vorschriften bestehen könnten und auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden (wenn nötig durch Prüfungen und Kontrollen); dies gilt für Großpackmitteln aus Metall und von Fässern aus nichtrostendem Stahl oder Aluminium während höchstens 15 Jahren ab Herstellungsdatum, von sonstigen Verpackungen aus Metall oder Kunststoff während höchstens fünf Jahren ab Herstellungsdatum, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998.
- (6) Jeder Mitgliedstaat kann seine Vorschriften, die nur verlangen, daß auf Tanks, die von den in seinem Gebiet zugelassenen Fahrzeugen befördert werden, in gleicher Weise ein Sofortmaßnahmencode angegeben wird, so lange weiteranwenden, bis ein international vereinbarter Sofortmaßnahmencode entwickelt worden ist.

- (7) Für die Beförderung geringer Mengen bestimmter gefährlicher Güter innerhalb der Landesgrenzen kann jeder Mitgliedstaat seine Vorschriften beibehalten, auch wenn sie weniger streng als die der Anlagen A und B sind. Er teilt die entsprechenden Rechtsvorschriften der Kommission mit.
- (8) Jeder Mitgliedstaat kann für die Durchführung von Versuchen, die zur Anpassung der Anlagen A und B zu dieser Richtlinie an die technologische und industrielle Entwicklung notwendig sind, eine auf höchstens vier Jahre befristete Abweichung von den Anlagen A und B zu dieser Richtlinie genehmigen, wobei jedoch jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsorts des Straßengüterverkehrsunternehmers ausgeschlossen sein muß und die Sicherheit nicht leiden darf. Solche Genehmigungen können nicht verlängert werden. Die Kommission ist davon zu unterrichten.
- (9) Jeder Mitgliedstaat kann einmalige Gefahrguttransporte genehmigen, die entweder laut den Anlagen A und B verboten sind oder unter anderen Bedingungen durchgeführt werden, als in den Anlagen A und B zu dieser Richtlinie genannt sind.
- (10) Jeder Mitgliedstaat kann unbeschadet von Absatz 2 bis zum 31. Dezember 1996 seine bilateralen und multilateralen Vereinbarungen mit anderen Mitgliedstaaten, wie sie nach dem ADR gestattet sind, beibehalten, wobei jedoch jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes des Straßengüterverkehrsunternehmers ausgeschlossen sein muß. Weitere Ausnahmen, wie sie nach den Randnummern 2010 und 10602 der Anlagen A und B zulässig sind, werden nur auf einseitiger Basis nach Absatz 8 genehmigt.

Artikel 7

Fahrzeuge, die in Drittländern zugelassen oder in den Verkehr gekommen sind, können innerhalb der Gemeinschaft für den grenzüberschreitenden Verkehr benutzt werden, wenn sie die Bestimmungen des ADR erfüllen.

KAPITEL III
Schlußbestimmungen

Artikel 8

Änderungen, die zur Anpassung der Anlagen an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf den unter diese Richtlinie fallenden Gebieten, insbesondere zur Berücksichtigung künftiger Änderungen der Anlagen des ADR, zur Einfügung eines Normenverweises oder zur Gewährleistung einer ausreichenden Sicherheit notwendig sind, werden nach dem Verfahren des Artikels 9 beschlossen.

Artikel 9

- (1) Die Kommission wird von einem Ausschuß für die Anpassung der Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport an den technischen Fortschritt – im folgenden 'Ausschuß' genannt – unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem ein Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.
- (2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann. Die Stellungnahme wird mit der Mehrheit abgegeben, die in Artikel 148 Absatz 2 des Vertrags für die Annahme der vom Rat auf Vorschlag der Kommission zu fassenden Beschlüsse vorgesehen ist. Bei der Abstimmung im Ausschuß werden die Stimmen der Vertreter der Mitgliedstaaten gemäß dem vorgenannten Artikel gewogen. Der Vorsitzende nimmt an der Abstimmung nicht teil.
- (3) Die Kommission erläßt Maßnahmen, die unmittelbar gelten. Stimmen sie jedoch mit der Stellungnahme des Ausschusses nicht überein, so werden diese Maßnahmen sofort von der Kommission dem Rat mitgeteilt.

- (4) In diesem Fall verschiebt die Kommission die Durchführung der von ihr beschlossenen Maßnahmen um einen Zeitraum, der in jedem vom Rat zu genehmigenden Rechtsakt festzulegen ist, der jedoch in keinem Fall drei Monate, vom Zeitpunkt der Mitteilung angerechnet, übersteigen darf.

Der Rat kann innerhalb des in dem vorstehenden Absatz genannten Zeitraums mit qualifizierter Mehrheit einen anderslautenden Beschluß fassen.

Artikel 10

- (1) Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie vor dem 1. Januar 1995 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in diesen Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

- (2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 11

Die Richtlinie 89/684/EWG des Rates über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße wird mit der Anwendbarkeit dieser Richtlinie aufgehoben. Die von den Mitgliedstaaten gemäß Artikel 4 Absatz 2 der genannten Richtlinie ausgestellten vorläufigen Bescheinigungen für innerstaatliche Beförderungen bleiben nur bis zum

31. Dezember 1996 gültig. Die gemäß Artikel 4 Absatz 4 ausgestellten Bescheinigungen können bis zum Ablauf ihrer Gültigkeit, längstens jedoch bis zum 1. Juli 1997 für die Beförderung gefährlicher Güter in Tanks sowie für Explosivstoffe und längstens bis zum 1. Januar 2000 für sonstige gefährliche Güter weiterbenutzt werden.

Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ...

Anlage A

Am 1. Januar 1995 geltende Randnummern 2 000 - 3 999 der Anlage A des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

NB Sobald ein überarbeiteter Text vorliegt, wird er in alle Amtssprachen der Gemeinschaft übersetzt und zur Verfügung gestellt.

Anlage B

Am 1. Januar 1995 geltende Randnummern 10 000 - 260 000 der Anlage B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

NB Sobald ein überarbeiteter Text vorliegt, wird er in alle Amtssprachen der Gemeinschaft übersetzt und zur Verfügung gestellt.

18.03.94

Beschluß

des Bundesrates

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße

KOM(93) 548 endg.; Ratsdok. 10652/93

Der Bundesrat hat in seiner 667. Sitzung am 18. März 1994 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

Zur Vorlage im ganzen

Der Bundesrat unterstützt die Bundesregierung in ihrem Bemühen, eine Änderung des Richtlinienvorschlags herbeizuführen. Das gilt insbesondere für die nachstehend angesprochenen Punkte:

- Die Richtlinie sollte die jeweils geltenden Anlagen A und B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) als verbindlich für eine Umsetzung in den EU-Staaten bestimmen. Eine entsprechende gleitende Verweisung würde die nach dem Vorschlag bestehende Rechtsunsicherheit vermeiden, die darin besteht, daß die Anlagen A und B der Richtlinie von denen des ADR schon aus Gründen unterschiedlicher Übersetzung aus dem verbindlichen französischen Text des ADR abweichen. Außerdem entfielen die Notwendigkeit, die Richtlinie ständig dem ADR anzupassen. Damit wären auch die Regelungen der Artikel 8 und 9 des Richtlinienvorschlags über die Anpassung der Rechtsvorschriften an den technischen Fortschritt entbehrlich.

Die enge Bindung an die Anlagen A und B des ADR bedingt zudem eine grundsätzliche Übernahme der Definitionen der Begriffe "Fahrzeuge" und "Beförderung" nach Artikel 1 des ADR-Vertrages. Dabei müßte die Bestimmung des Beförderungsbegriffs jedoch berücksichtigen, daß die Richtlinie den grenzüberschreitenden und innerstaatlichen Verkehr umfaßt.

- Die Richtlinie sollte keine eigenständigen, vom ADR abweichenden EU-Regelungen enthalten. Der Rahmen für ein einheitliches europäisches Recht wird durch das ADR auch in den EU-Staaten grundsätzlich gewährleistet.

- In die Richtlinie sollten Regelungen aufgenommen werden, die nationale Ausnahmen vom ADR in bestimmten Einzelfällen, nationale Sofortmaßnahmen - soweit die bestehenden Sicherheitsvorschriften des ADR sich als unzureichend erweisen - und Sondervereinbarungen zwischen ADR-Vertragstaaten zulassen. Solche Maßnahmen haben sich in der Vergangenheit für eine sachgerechte Behandlung von Gefahrguttransporten in besonderen Fällen als unabdingbar erwiesen und müssen deshalb weiterhin möglich sein. Das gilt auch für die Einführung von Regelungen in die Richtlinie, die es den Mitgliedstaaten gestatten, nationale, vom ADR abweichende Vorschriften für den Bereich des Transports besonders gefährlicher Güter zu erlassen. Hier muß weiterhin gewährleistet sein, daß solche Transporte unter bestimmten Voraussetzungen auf die Eisenbahn oder das Binnenschiff verlagert werden und bei nicht vermeidbaren Straßentransporten der Fahrweg vorgeschrieben werden kann. Des weiteren dürfen die derzeit in der Bundesrepublik vorgeschriebenen Zeiträume zwischen den Schulungen für Gefahrgutfahrer (3 Jahre statt 5 Jahre nach dem ADR) nicht ausgeschlossen werden.

Zu den einzelnen Vorschriften

Die Bundesregierung wird gebeten, bei den weiteren Beratungen der Vorlage auf folgende Änderungen hinzuwirken:

Zu Artikel 2

In einigen Mitgliedstaaten der Europäischen Union ist auch für Lasttransporte der Einsatz von dreirädrigen Fahrzeugen verbreitet. Soweit diese zum Transport gefährlicher Güter eingesetzt werden, müssen sie den Anforderungen der Richtlinie unterliegen. Die Bestimmung der Anzahl der Räder ist im übrigen kein geeignetes Kriterium für die Definition des Begriffes "Fahrzeug". Deshalb sollten in Artikel 2, zweites Tired, die Worte "mit mindestens vier Rädern" gestrichen werden.

Zu Artikel 6 Abs. 4

Artikel 6 Abs. 4 letzter Satz sieht vor, daß Ausrüstungsgegenstände (Tanks, Gefäße), die nach Inkrafttreten der Richtlinie bis 1. Januar 1999 gebaut wurden, unbegrenzt weiter benutzt werden dürfen. Während dieser Regelung in Artikel 6 Abs. 3 für Fahrzeuge wegen des hohen Investitionsbedarfes zugestimmt werden kann, besteht kein Anlaß, diese enorme zeitliche Verzögerung bei den Ausrüstungsgegenständen zu akzeptieren. In Artikel 6 Abs. 4 sollte deshalb der letzte Satz gestrichen werden.

Zu Artikel 6 Abs. 7

In Artikel 6 Abs. 7 sollte festgeschrieben werden, daß der Kommission die entsprechenden Rechtsvorschriften unter Angabe von Art und Menge der gefährlichen Güter mitzuteilen sind. Die Mitteilungspflicht zwingt die Mitgliedstaaten dazu, Art und Menge der "geringen Mengen bestimmter Stoffe" zu präzisieren. Die Mitteilung der Kommission setzt andere Länder in Kenntnis der entsprechenden Bestimmungen und schützt gleichzeitig vor allzu

großzügiger Auslegung des Begriffes "geringe Mengen", ohne selbst eine Regelung zu treffen.

Zu Artikel 10

Der Termin für eine Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht (1. Januar 1995) kann nicht eingehalten werden. Ein Zeitraum von zwei Jahren zwischen der Verkündung der Richtlinie und der Umsetzung erscheint angemessen.