

Bundesrat

Drucksache 85/94

26.01.94 17 Seiten

EU - AS - In - U - VP

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von
Gefahrguttransporten auf der Straße

KOM(93) 665 endg.; Ratsdok. 11503/93

85/94

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 26. 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 15. Dezember 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, Drucksache 426/91 = AE-Nr. 911855 und Drucksache 41/94 = AE-Nr. 940026.

BEGRÜNDUNG

A. Einleitung

In den letzten Jahren ist eine deutliche Zunahme von Gefahrguttransporten auf der Straße zu verzeichnen. Dieser Anstieg verlief Hand in Hand mit der wirtschaftlichen Entwicklung.

Nach einer Schätzung der OECD entfallen auf den Gefahrgutverkehr ca. 15 % der im Landverkehr beförderten Gütermengen.

Die Zahl der gemeinschaftlichen Fahrzeuge, die Gefahrgut auf der Straße befördern, wird auf ca. 20 % aller Nutzfahrzeuge geschätzt, d. h. auf ca. 2 Mio. Fahrzeuge mit gefährlicher Ladung, die ständig auf den Straßen der Gemeinschaft unterwegs sind.

Angesicht der Tragweite dieses Problems und vor allem nach einigen Unfällen, die sich in den 80er Jahren im Zusammenhang mit Gefahrguttransporten ereignet haben, hat die Kommission beschlossen, sich damit zu befassen und - ohne die wertvolle Arbeit, die von den spezialisierten internationalen Organisationen in diesem Bereich bereits geleistet wurde, in Zweifel ziehen zu wollen - eine Reihe von Vorschlägen zur Verbesserung der Bedingungen für diese Transporte auszuarbeiten und dem Rat vorzulegen.

In diesem Zusammenhang sind insbesondere folgende Maßnahmen zu erwähnen:

- Richtlinie über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße⁽¹⁾;
- Richtlinie über die Schulung von Verkehrsunternehmern, die gefährliche Güter auf der Straße befördern⁽²⁾;

(1) Richtlinie 89/684/EWG des Rates vom 21. Dezember 1989, ABl. Nr. L 398 vom 30.12.1989.

(2) Richtlinie 89/438/EWG des Rates vom 21. Juni 1989, ABl. Nr. L 212 vom 22.7.1989.

- Richtlinie über Mindestanforderungen an das Einlaufen und Auslaufen von bestimmten Tankschiffen in Seehäfen⁽³⁾;
- Vorschlag für eine Richtlinie über die Benennung und die berufliche Befähigung eines Gefahrgutbeauftragten in Unternehmen, die gefährliche Güter befördern⁽⁴⁾.

Diese Richtlinie zielt deshalb darauf ab, die Sicherheitsbedingungen für Gefahrguttransporte auf der Straße und deren Einhaltung zu verbessern und Hemmnisse für den freien Verkehr dieser Transporte in der gesamten Gemeinschaft abzubauen.

Da es bislang keine internationalen oder gemeinschaftlichen Normen gibt, um die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften für Gefahrguttransporte auf der Straße zu überprüfen, soll mit dieser Richtlinie ein einheitliches System für die Kontrolle von Gefahrguttransporten eingeführt werden, das nicht nur für die Beförderung gefährlicher Güter innerhalb der Gemeinschaft, sondern auch für Gefahrguttransporte aus Drittländern gilt.

Außerdem ist eine derartige Maßnahme wichtig und umso mehr erforderlich, als der Rat auch eine Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße⁽⁵⁾ erlassen soll.

(3) Richtlinie 79/116/EWG des Rates vom 21. Dezember 1978, ABl. Nr. L 33 vom 8.2.1979.

(4) Vorschlag für eine Richtlinie des Rates KOM(91) 4 endg. vom 11.6.1991.

(5) ABl. Nr.

B. Begründung unter dem Gesichtspunkt des Subsidiaritätsprinzips

a) Welche Ziele werden angesichts der Verpflichtungen der Gemeinschaft mit dieser Richtlinie verfolgt?

Diese Richtlinie hat drei grundlegende Ziele:

- Errichtung eines Kontrollsystems für Gefahrguttransporte auf der Straße, wobei die Abschaffung der innergemeinschaftlichen Grenzkontrollen, die für Gefahrguttransporte auf der Straße durch die Verordnungen (EWG) Nr. 4060/89⁽⁶⁾ und Nr. 3912/92⁽⁷⁾ geregelt wird, zu berücksichtigen sind und im Rahmen des Möglichen für einen flüssigen Transport zu sorgen ist;
- Schaffung einer einheitlichen und angemessenen Grundlage für die Prüfung, ob die künftige Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße von den betreffenden Verkehrsunternehmen eingehalten wird;
- Benutzung dieser Grundlage nicht nur bei Gefahrguttransporten innerhalb der Gemeinschaft, sondern auch bei Gefahrguttransporten aus Drittländern.

b) Ist die Gemeinschaft für diese Maßnahme ausschließlich zuständig oder gemeinsam mit den Mitgliedstaaten?

Gemeinsame Zuständigkeit: Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c EWG-Vertrag

(6) ABl. Nr. L 390 vom 30.12.1989.

(7) ABl. Nr. L 395 vom 31.12.1992.

- c) Wieweit betrifft das Problem die Gemeinschaft (z.B. wieviele Mitgliedstaaten sind betroffen, und was galt bisher)?

Da die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße durch kein internationales Übereinkommen geregelt ist und die Mitgliedstaaten in diesem Bereich nicht auf gemeinsame Normen zurückgreifen können, erfolgt die Kontrolle dieser Transporte nach den einzelstaatlichen Vorschriften, die in den verschiedenen Mitgliedstaaten zwangsläufig stark voneinander abweichen. Dies führt zu der ständigen Unsicherheit, auf welche Weise die Sicherheitsvorschriften für diese Transporte einzuhalten sind, und zu einem Übermaß an Unterwegskontrollen.

- d) Welches ist die wirksamste Lösung, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Angesichts der Besonderheit der betreffenden Güter und der sehr strengen Sicherheitsnormen, die für deren Beförderung gelten, kann es bei fehlender Koordinierung der Maßnahmen der Mitgliedstaaten dazu kommen, daß zu viele oder zu wenig Kontrollen durchgeführt werden. Dagegen werden durch die Harmonisierung und die Koordinierung auf Gemeinschaftsebene Kontrollen in angemessenem Umfang und damit eine bessere Einhaltung der Vorschriften für Gefahrguttransporte gewährleistet. Gleichzeitig werden größere Hemmnisse für den Verkehr der betreffenden Fahrzeuge abgebaut. Durch die Vermeidung wiederholter Unterwegskontrollen und durch die Reduzierung der für die Kontrollen erforderlichen Zeit auf eine halbe Stunde wird sich außerdem die Rentabilität der Gefahrguttransporte erhöhen.

- e) Welchen Vorteil hat die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und was wäre der Preis, wenn diese nicht tätig würde?

Durch die genannten Verordnungen (EWG) Nr. 4060/89 und 3912/92 wurden im Rahmen der Verwirklichung des Binnenmarktes ohne Grenzen unter anderem die innergemeinschaftlichen Grenzkontrollen bei Gefahrguttransporten abgeschafft. Dadurch wurde bei diesen Transporten jedoch noch kein optimaler Verkehrsfluß in der gesamten Gemeinschaft erreicht. Wie schon unter Punkt c) erwähnt, müssen die Mitgliedstaaten - angesichts der Besonderheit dieser Transporte - in Ermangelung gemeinschaftlicher oder internationaler Vorschriften für Gefahrguttransporte die Sicherheit dieser Transporte in ihrem Gebiet weiterhin anhand ihrer eigenen Kriterien überprüfen, die zwangsläufig voneinander abweichen. Daraus ergibt sich ein Übermaß an Unterwegskontrollen, womit gerade die Hemmnisse bestehen bleiben, deren Abschaffung eines der Hauptziele der obengenannten Verordnungen war.

Außerdem wird eine derartige Regelung umso mehr benötigt, als der Rat zur gleichen Zeit eine Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße erlassen soll. Die vorliegende Richtlinie, mit der einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten eingeführt werden, verleiht den Sicherheitsnormen der obengenannten Richtlinie eine größere Glaubwürdigkeit und damit eine höhere Wirksamkeit.

f)+ g) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?

Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen ist?

Eine gemeinsame verbindliche Regelung für Gefahrguttransporte ist angesichts ihrer Besonderheit unumgänglich. Der Gütertransport ist naturgemäß nicht ortsgebunden. So können die Güter innerhalb eines Staates, von einem Mitgliedstaat in den anderen sowie von einem Mitgliedstaat in ein Drittland und umgekehrt befördert werden. Die Einhaltung der sehr strengen Sicherheitsvorschriften für Gefahrguttransporte und die Kontrolle ihrer Einhaltung müssen in allen Mitgliedstaaten nach möglichst gleichen Kriterien erfolgen, da sonst menschliches Leben, Sachwerte und Umwelt gefährdet sind und der freie Verkehr der betreffenden Güter und Fahrzeuge in der gesamten Gemeinschaft ernsthaft behindert wird.

Verfahrenstechnisch gesehen ist die Richtlinie als Rechtsakt zur Erreichung des Ziels insofern geeignet, als sie sich vor allem an die Regierungen der Mitgliedstaaten richtet und in deren geltendes Recht übernommen werden soll.

C. Ziele und Inhalt des Richtlinienvorschlags

Die vorgeschlagene Richtlinie hat insbesondere folgende Ziele:

- Festschreibung der Möglichkeit, Gefahrguttransporte in der Gemeinschaft im gesamten Gebiet der Mitgliedstaaten zu kontrollieren, vorausgesetzt, daß dies im Rahmen der normalen Kontrollen und ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder aufgrund des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, geschieht. Das gleiche gilt insofern für Gefahrguttransporte aus Drittländern, als die Kontrollen nicht notwendigerweise an den Außengrenzen eines Mitgliedstaates, über die die Fahrzeuge in die Gemeinschaft einfahren, erfolgen müssen (Artikel 3);

- Schaffung einer einheitlichen und angemessenen Grundlage zur Gewährleistung der Sicherheit, indem eine Minimalliste von Prüfpunkten aufgestellt wird und die zu verfolgenden Verstöße festgelegt werden (Artikel 4 Buchstabe a Satz 1);
- Benutzung dieser Grundlage auch bei Transporten mit Fahrzeugen, die in einem Drittland gemeldet oder zum Straßenverkehr zugelassen sind, unabhängig davon, ob dieses Land ADR-Vertragspartei ist. Durch die Kontrolle dieser Fahrzeuge insbesondere anhand der in Anhang I aufgeführten Prüfpunkte soll die Einhaltung der ADR-Normen gewährleistet werden;
- Aushändigung einer Zweitschrift der Prüfliste mit dem Kontrollergebnis an den Fahrer, um so weit wie möglich zu vermeiden, daß die Kontrolle unterwegs wiederholt wird (Artikel 4 Buchstabe a Satz 2);
- Durchführung von Betriebskontrollen bei den betreffenden Verkehrsunternehmen oder Verladern, insbesondere wenn unterwegs Verstöße festgestellt wurden, die die Sicherheit des Gefahrguttransports gefährden (Artikel 6);
- Meldung des Verkehrsunternehmers, der den Verstoß begangen hat, an den Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist bzw. der Verlader seinen Sitz hat (Artikel 7 Absatz 2);
- Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten bei der Feststellung von Verstößen durch Unterwegskontrollen und bei ihrer Verfolgung (Artikel 8).

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße

(Von der Kommission vorgelegt am 15. Dezember 1993)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Kommission,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Gemeinschaft hat eine ganze Reihe von Maßnahmen erlassen, um einen Binnenmarkt zu schaffen, einen Raum ohne Grenzen, in dem der freie Verkehr von Waren, Personen, Dienstleistungen und Kapital gewährleistet ist, wie es der Vertrag vorsieht.

In diesem Zusammenhang wurden die innergemeinschaftlichen Grenzkontrollen von Gefahrgutstraßentransporten mit der Verordnung (EWG) Nr. 4060/89 des Rates⁽¹⁾, geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3356/91⁽²⁾ und durch die Verordnung (EWG) Nr. 3912/92⁽³⁾, abgeschafft.

Bei fehlender Koordinierung auf Gemeinschaftsebene besteht die Gefahr, daß die Mitgliedstaaten in ihrem gesamten Gebiet entweder zu viele Kontrollen durchführen, so daß die Fahrzeuge zu häufig angehalten werden, oder zu wenige.

Die Gemeinschaft arbeitet gegenwärtig an der Annahme einer Richtlinie zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße. Daher sollen die Kontrollverfahren für diese Beförderungen harmonisiert werden, um eine wirksame Überprüfung der Einhaltung der darin enthaltenen Sicherheitsvorschriften zu gewährleisten.

Im Hinblick auf das Subsidiaritätsprinzip muß daher die Gemeinschaft tätig werden, um die Sicherheit von Ge-

fahrguttransporten zu verbessern und gleichzeitig zu gewährleisten, daß diese Transporte flüssig durchgeführt werden können.

Hierfür ist als einheitliche, angemessene Grundlage eine Prüfliste zu erstellen, die für alle Transporte in der Gemeinschaft gilt.

Es sollte eine Mindestzahl von Verstößen festgelegt werden, die von allen Mitgliedstaaten als so schwerwiegend betrachtet werden, daß bei einem Fahrzeug, bei dem diese Verstöße festgestellt worden sind, je nach den Gegebenheiten oder Sicherheitserfordernissen angemessene Maßnahmen ergriffen werden, einschließlich eines eventuellen Verbots, das Fahrzeug in die Gemeinschaft zu bringen.

Damit gewährleistet ist, daß die Sicherheitsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße konsequenter beachtet werden, müssen auch in den Unternehmen der Mitgliedstaaten Kontrollen durchgeführt werden können, wo die Güter verpackt, gesammelt, gelagert, geladen oder entladen wurden, insbesondere dann, wenn während der Fahrt schwere Verstöße gegen die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter festgestellt wurden.

Diese Kontrollen müssen unabhängig vom Ursprungs- oder Bestimmungsort der Güter und unabhängig von dem Land, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, für alle Gefahrguttransporte auf der Straße gelten, die ganz oder teilweise in dem Gebiet der Mitgliedstaaten durchgeführt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Diese Richtlinie gilt für Kontrollen der Mitgliedstaaten von Gefahrguttransporten auf der Straße, die mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die in ihr Gebiet einfahren oder dort am Straßenverkehr teilnehmen.

Sie gilt weder für die Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen, die den Streitkräften gehören oder für die die Streitkräfte verantwortlich sind, noch für Postlieferungen.

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 390 vom 30. 12. 1989.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 318 vom 20. 11. 1991.

⁽³⁾ ABl. Nr. L 395 vom 31. 12. 1992.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet:

- *gefährliche Güter* die Güter, die in der Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße als gefährlich eingestuft sind;
- *Unternehmen* alle natürlichen Personen mit oder ohne Erwerbszweck, alle Vereinigungen oder alle Zusammenschlüsse von Personen mit oder ohne Rechtspersönlichkeit oder mit oder ohne Erwerbszweck sowie alle staatlichen Einrichtungen, unabhängig davon, ob sie über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügen oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängen, die gefährliche Güter befördern, laden, entladen oder befördern lassen, sowie solche, die gefährliche Güter im Hinblick auf deren Transport lagern, sammeln, verpacken oder in Empfang nehmen, sofern sie ihren Sitz im Gebiet der Gemeinschaft haben;
- *Kontrolle* alle Stichproben, Prüfungen, Untersuchungen oder Formalitäten, die aus Sicherheitsgründen im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße oder in den Unternehmen durchgeführt werden;
- *Beförderung* jede Beförderung gefährlicher Güter, die ganz oder teilweise auf den Straßen im Gebiet eines Mitgliedstaats erfolgt;
- *Fahrzeug* alle Fahrzeuge, die unter das ADR-Übereinkommen oder die Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße fallen.

Artikel 3

Gefahrguttransporte mit Fahrzeugen, die innerhalb der Gemeinschaft verkehren oder in das Gebiet der Gemeinschaft einfahren, können in dem Gebiet eines Mitgliedstaats kontrolliert werden, sofern diese Kontrollen nicht an den Binnengrenzen der Gemeinschaft stattfinden, sondern im Rahmen der üblichen Kontrollen ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit des Fahrers oder des Zulassungslandes des Fahrzeugs durchgeführt werden, um festzustellen, ob die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße erfüllt sind.

Artikel 4

- a) Im Zuge dieser Kontrollen werden zumindest die Punkte geprüft, die in der Liste in Anhang I aufgeführt sind. Dem Fahrer des Fahrzeugs wird eine von der Behörde, die die Kontrolle durchgeführt hat, ordnungsgemäß beglaubigte Zweitschrift der Liste mit dem Ergebnis der Kontrolle ausgehändigt, die auf Verlangen vorzuzeigen ist, um eine Wiederholung dieser Kontrolle unterwegs möglichst zu vermeiden.
- b) Die Kontrollen werden an verschiedenen Orten und zu beliebigen Tageszeiten in einem Teil des Straßennetzes durchgeführt, der so groß ist, daß eine Umgehung der Kontrollposten schwierig ist.

- c) Die Kontrollen werden an Orten durchgeführt, wo Fahrzeuge, bei denen Verstöße festgestellt wurden, in einen vorschriftsgemäßen Zustand versetzt oder stillgelegt werden können, ohne daß dadurch ein Sicherheitsrisiko entsteht.
- d) Gegebenenfalls können dem Transportgut Proben entnommen werden, um sie von einem anerkannten Laboratorium untersuchen zu lassen.
- e) Die Kontrolle eines Transports nimmt, sofern nicht ein Verstoß festgestellt wird, der die Sicherheit gefährdet, in der Regel nicht mehr als eine halbe Stunde in Anspruch.

Artikel 5

Unbeschadet anderer möglicher Sanktionen wird ein Transport, bei dem ein oder mehrere der in Anhang II genannten Verstöße gegen die Sicherheitsvorschriften für Gefahrguttransporte festgestellt wurden, an Ort und Stelle oder an einem von den Kontrollbehörden eigens dafür bezeichneten Platz angehalten und darf erst fortgesetzt werden, wenn er die Vorschriften erfüllt; je nach den Gegebenheiten oder Sicherheitserfordernissen können auch andere angemessene Maßnahmen ergriffen werden, einschließlich einer eventuellen Weigerung, diese Transporte in die Gemeinschaft hereinzulassen.

Artikel 6

- (1) Daneben können auch Kontrollen in den Räumlichkeiten des Unternehmens durchgeführt werden, insbesondere dann, wenn bereits unterwegs Verstöße festgestellt wurden, die die Sicherheit des Gefahrguttransports gefährden.
- (2) Durch diese Kontrollen soll sichergestellt werden, daß die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße unter Sicherheitsbedingungen erfolgt, die den einschlägigen Vorschriften entsprechen.

Artikel 7

- (1) Die Mitgliedstaaten gewähren einander bei der Durchführung dieser Richtlinie Amtshilfe.
- (2) Begeht ein gebietsfremder Verkehrsunternehmer oder Verlader Verstöße, die die Sicherheit des Gefahrguttransports gefährden, werden diese den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats gemeldet, in dem das Fahrzeug zugelassen ist beziehungsweise das Verladeunternehmen seinen Sitz hat.
- (3) Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem ein Verstoß festgestellt wurde, können außerdem im Wiederholungsfall die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist beziehungsweise das Verladeunternehmen seinen Sitz hat, ersuchen, gegen Zuwiderhandelnde angemessene Sanktionen zu verhängen.

Artikel 8

Gibt eine Straßenkontrolle, der ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug unterzogen wird, Anlaß zu der Vermutung, daß Verstöße vorliegen, die bei dieser Kontrolle nicht aufgedeckt werden können, weil die erforderlichen Angaben fehlen, so leisten die zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten einander bei der Klärung des Falls Amtshilfe. Führt der zuständige Mitgliedstaat hierzu eine Kontrolle in den Räumlichkeiten des Unternehmens durch, so werden die Ergebnisse dieser Kontrolle dem anderen Staat mitgeteilt.

Artikel 9

Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission jährlich einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie, in dem insbesondere die Ergebnisse der in seinem Gebiet durchgeführten Kontrollen aufgeführt sind. Dieser Bericht wird nach dem Muster des Anhangs III abgefaßt und der Kommission vor dem Jahrestag des Richtlinien-erlasses übermittelt.

Artikel 10

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. Januar 1995 in Kraft. 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 wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 11

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG I

EG-PRÜFLISTE

Kontrollort Datum Uhrzeit

Fahrzeugart/-bauart, amtl. Kennzeichen

Anhänger/Sattelanhänger

Lkw/Zugmaschine/Sattelzug mit Pritsche/Tank/Container

Verkehrsunternehmen

Fahrer

Staatsangehörigkeit

Beifahrer

Staatsangehörigkeit

Versender, Anschrift, Versandort

Empfänger, Anschrift, Empfangsort

Anzahl der Versandstücke und Gewicht

Beförderung erfolgt in:

Tankfahrzeug/Aufsetztank/Tankcontainer/Gefäßbatterie/loser Schüttung/Container/Versandstücken

Mitzuführende Unterlagen

1. Beförderungs-/Begleitpapier

☐ vorhanden

☐ nicht vorhanden

☐ ordnungsgemäß

☐ nicht ordnungsgemäß

2. Schriftliche Weisungen

☐ vorhanden

☐ nicht vorhanden

☐ ordnungsgemäß

☐ nicht ordnungsgemäß

3. Bilaterales Abkommen/Multilaterales Übereinkommen/Einzelstaatliche Genehmigung

☐ vorhanden

☐ nicht vorhanden

☐ entfällt

4. Zulassungsbescheinigung des Fahrzeugs

☐ vorhanden

☐ nicht vorhanden

☐ ordnungsgemäß

☐ nicht ordnungsgemäß

5. Ausbildungsbescheinigung des Fahrers

☐ vorhanden

☐ nicht vorhanden

☐ ordnungsgemäß

☐ nicht ordnungsgemäß

Ladung

6. Gut zur Beförderung zugelassen

- ☐ ja ☐ nein

7. Beförderung in loser Schüttung/Versandstücken

- ☐ ordnungsgemäß ☐ nicht ordnungsgemäß

8. Beförderung in Tanks

- ☐ ordnungsgemäß ☐ nicht ordnungsgemäß

9. Zusammenladeverbot

- ☐ eingehalten ☐ nicht eingehalten ☐ entfällt

10. Handhabung und Verstaumung

- ☐ ordnungsgemäß ☐ nicht ordnungsgemäß

11. Entweichen des Gefahrguts oder Beschädigung der Versandstücke

- ☐ Entweichen ☐ Beschädigung

12. UN-Nummer/Bezeichnung der Versandstücke

- ☐ ordnungsgemäß ☐ nicht ordnungsgemäß

13. Befüllung des Tanks

- ☐ ordnungsgemäß ☐ nicht ordnungsgemäß

14. Kennzeichnung des Fahrzeugs

- ☐ ja ☐ nein
☐ ordnungsgemäß ☐ nicht ordnungsgemäß

15. Gefahrzettel für Beförderung in Tank oder loser Schüttung

- ☐ ja ☐ nein
☐ ordnungsgemäß ☐ nicht ordnungsgemäß

16. Rauchverbot

- ☐ eingehalten ☐ nicht eingehalten ☐ entfällt

Ausrüstung des Fahrzeugs

17. Werkzeugkasten für behelfsmäßige Reparaturen

- ☐ vorhanden ☐ nicht vorhanden

18. Mindestens ein Unterlegkeil je Fahrzeug

- ☐ ordnungsgemäß ☐ nicht ordnungsgemäß

19. *Zwei orangefarbene Warnleuchten*

- | | |
|--|--|
| ☐ vorhanden | ☐ nicht vorhanden |
| ☐ ordnungsgemäß | ☐ nicht ordnungsgemäß |

20. *Ausrüstung des Fahrzeugs*

- | | |
|--|--|
| ☐ ordnungsgemäß | ☐ nicht ordnungsgemäß |
|--|--|

21. *Feuerlöscher*

- | | |
|--|--|
| ☐ vorhanden | ☐ nicht vorhanden |
| ☐ ordnungsgemäß | ☐ nicht ordnungsgemäß |

22. *Sicherheitsausrüstung für den Fahrer*

- | | | |
|--|--|-----------------------------------|
| ☐ vorhanden | ☐ nicht vorhanden | ☐ entfällt |
| ☐ ordnungsgemäß | ☐ nicht ordnungsgemäß | |

Kontrollbehörde/Prüfer

.....

ANHANG II

VERSTÖSSE

Ein Verstoß im Sinne dieser Richtlinie liegt vor, wenn

1. das Gut nicht zum Transport zugelassen ist;
2. die Konformitätserklärung des Versenders für den Stoff und die Transportverpackung fehlt;
3. bei einem Fahrzeug während der Kontrolle aufgrund undichter Tanks oder Verpackungen gefährliche Stoffe entweichen;
4. die Zulassungsbescheinigung für ein Fahrzeug fehlt oder nicht ordnungsgemäß ist;
5. ein Fahrzeug nicht mit orangefarbenen Warntafeln oder mit nicht ordnungsgemäßen orangefarbenen Warntafeln versehen ist;
6. bei einem Fahrzeug Unfallmerkblatt/schriftliche Weisungen fehlen oder unzulänglich sind;
7. Fahrzeug oder Verpackung ungeeignet sind;
8. der Fahrer nicht im Besitz einer ordnungsgemäßen Ausbildungsbescheinigung für Gefahrgutfahrer ist;
9. ein Fahrzeug nicht mit Feuerlöschern ausgerüstet ist;
10. bei einem Fahrzeug oder Versandstück die ordnungsgemäßen Gefahrezettel fehlen;
11. bei einem Fahrzeug Begleit-/Beförderungspapiere fehlen oder die beförderten Güter nicht ordnungsgemäß angegeben sind;
12. bei einem Fahrzeug ein bilaterales Abkommen/multilaterales Übereinkommen fehlt oder die Vereinbarung nicht ordnungsgemäß ist;
13. der Tank überfüllt ist.

85/34

ANHANG III

MUSTER

Standardformular für den Bericht an die Kommission über Verstöße und Sanktionen

VERSTÖSSE VON VERKEHRSUNTERNEHMEN MIT SITZ IN DER EG UND SANKTIONEN

STAAT:

JAHR:

Name und Anschrift des Unternehmens	Zulassung des Fahrzeugs (*)	Datum des Protokolls	Ort des Verstoßes	Verstöße gemäß Anhang II der Richtlinie (*)	Sanktionen — verhängt — Verfahren läuft (*)	Bemerkungen

(*) Nur bei Unterwegskontrollen ausfüllen.

(*) Die entsprechende(n) Ziffer(n) aus dem (den) festgestellten Verstoß (Verstößen) aus Anhang II angeben.

(*) Falls bei Übermittlung des Berichts an die Kommission noch keine Entscheidung getroffen wurde.

VERSTÖSSE VON VERKEHRSUNTERNEHMEN OHNE SITZ IN DER EG UND SANKTIONEN

STAAT:

JAHR:

Name und Anschrift des Unternehmens	Zulassung des Fahrzeugs (*)	Datum des Protokolls	Ort des Verstoßes	Verstöße gemäß Anhang II der Richtlinie (*)	Sanktionen — verhängt — Verfahren läuft (*)	Bemerkungen

(*) Nur bei Unterwegskontrollen ausfüllen.

(*) Die entsprechende(n) Ziffer(n) aus dem (den) festgestellten Verstoß (Verstößen) aus Anhang II angeben.

(*) Falls bei Übermittlung des Berichts an die Kommission noch keine Entscheidung getroffen wurde.

VERSTÖSSE VON VERKEHRSUNTERNEHMEN EINES DRITTSTAATS UND SANKTIONEN

STAAT:

JAHR:

Name und Anschrift des Unternehmens	Zulassung des Fahrzeugs (*)	Datum des Protokolls	Ort des Verstoßes	Verstöße gemäß Anhang II der Richtlinie (*)	Sanktionen — verhängt — Verfahren läuft (*)	Bemerkungen

(*) Nur bei Unterwegskontrollen ausfüllen.

(*) Die entsprechende(n) Ziffer(n) aus dem (den) festgestellten Verstoß (Verstößen) aus Anhang II angeben.

(*) Falls bei Übermittlung des Berichts an die Kommission noch keine Entscheidung getroffen wurde.

**FOLGEMASSNAHMEN DES ZULASSUNGSSTAATES DES FAHRZEUGS BEI VERSTÖßEN
EIGENER STAATSANGEHÖRIGER, DIE IN ANDEREN MITGLIEDSTAATEN FESTGESTELLT
WURDEN**

STAAT:

JAHR:

Name und Anschrift des Unternehmens	Zulassung des Fahrzeugs (*)	Eingangsdatum der Akte	Datum und Ort des Verstoßes	Verstöße gemäß Anhang II der Richtlinie (2)	Sanktionen — verhängt — Verfahren läuft (2)	Bemerkungen

(1) Nur bei Unterwegskontrollen ausfüllen.

(2) Die entsprechende(n) Ziffer(n) aus dem (den) festgestellten Verstoß (Verstößen) aus Anhang II angeben.

(3) Falls bei Übermittlung des Berichts an die Kommission noch keine Entscheidung getroffen wurde.

18.03.94**Beschluß
des Bundesrates**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über einheitliche Verfahren für die
Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße**

KOM(93) 665 endg.; Ratsdok. 11503/93

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

1. Der Bundesrat unterstützt das Ziel des Richtlinienvorschlags, die Sicherheitsbedingungen für Gefahrguttransporte auf der Straße und deren Einhaltung zu verbessern. Die Abschaffung der innergemeinschaftlichen Grenzkontrollen macht ein alternatives Kontrollsystem erforderlich, das wirksam ist, aber die zuständigen Aufsichtsbehörden nicht überfordert.

Dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße wird jedoch in der vorliegenden Fassung nicht zugestimmt.

Die Bundesregierung wird gebeten, sich um eine Beibehaltung der EG-Prüfliste für Gefahrgutkontrollen zu bemühen und die sich aus der nachfolgenden Stellungnahme ergebenden Einwände bei den weiteren Beratungen der Richtlinie auszuräumen.

2. Der Bundesrat teilt nicht die in der Begründung des Richtlinienvorschlags mehrfach zum Ausdruck kommende Auffassung der Kommission, daß das Fehlen gemeinschaftlicher oder internationaler Vorschriften für die Kontrolle von Gefahrguttransporten zu einem Übermaß an Unterwegskontrollen führt. Solche Kontrollen werden nur stichprobenartig durchgeführt; die Wahrscheinlichkeit einer Mehrfachkontrolle ist nur gering.
3. Nach Ansicht des Bundesrates sind keine Gründe erkennbar, weshalb in Artikel 1 Postlieferungen vom Geltungsbereich der Richtlinie ausgenommen werden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere darauf hinzuweisen, daß in Deutschland der Postdienst der Deutschen Bundespost radioaktive Stoffe befördert, die in Anlage II und III der Strahlenschutzverordnung genannt sind.

...

4. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung zu prüfen, ob eine Änderung des Richtlinienvorschlags dahingehend erfolgen sollte, daß die Beförderung gefährlicher Güter der Streitkräfte in das Kontrollsystem mit einbezogen wird und Ausnahmen hierzu sich nur auf Gründe der Verteidigung stützen sollten.
5. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung ferner, bei den weiteren Beratungen des Richtlinienvorschlags darauf hinzuwirken, daß bei der Definition der "gefährlichen Güter" (Artikel 2) direkt auf das Übereinkommen vom 30. September 1957 über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) verwiesen wird, um unterschiedliche Regelungen durch EG und ECE zu vermeiden.
6. Die Richtlinie sollte bei den Begriffsbestimmungen keine Aufzählung von Handlungen verwenden, die nach ADR bei der Gefahrgutbeförderung auszuführen sind und auch dort benannt sind.
7. In Artikel 4 Buchstabe a wird die Kontrollintensität durch den Verweis auf die Liste in Anhang I näher bezeichnet. Durch die Wahl des Wortes "zumindest" ist unzweifelhaft festgelegt, daß die Polizei anläßlich jeder Gefahrgutkontrolle neben der Aufnahme umfangreicher Personal- und Fahrzeugdaten 22 Punkte einer Liste zu überprüfen hat. Daneben muß die Polizei auch noch die Sozialvorschriften sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten anhand der Diagrammscheiben auswerten und beurteilen. Dieses Aufgabenpaket kann mit Sicherheit nicht in 30 Minuten, wie in Buchstabe e des Artikels 4 unterstellt, erledigt werden.

Die Richtlinie sollte keine zeitlichen Vorgaben zur Durchführung von Transportkontrollen enthalten. Daher sollte auf eine Streichung des Artikels 4 Buchstabe e hingewirkt werden. Der Zeitaufwand für die Kontrolle eines Gefahrguttransports ist von den Umständen des Einzelfalls abhängig; eine allgemeine Zeitvorgabe ist weder sinnvoll noch praktikabel.

8. Nach Beendigung der Kontrolle soll dem Fahrer eine beglaubigte Zweitschrift der Liste mit dem Ergebnis der Kontrolle ausgehändigt werden. Der Fahrzeugführer erhält damit u. U. von dem Polizeibeamten eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für den Rest der Beförderungsstrecke, auch wenn diese sich noch über mehrere 1.000 km erstrecken sollte.

Die Liste enthält Vorgaben, die bei der Kontrolle vor Ort nicht nachhaltig überprüft werden können. Z.B. ist es regelmäßig nicht möglich, daß ein Polizeibeamter die Befüllung eines Tanks ordnungsgemäß prüfen kann (vgl. Nr. 13 der Liste). Ebenso kritisch ist zu fragen, welchen Wert die Liste noch hat, wenn im Rahmen des Beförderungsvorgangs Fracht ent- bzw. zugeladen werden darf.

Durch den überaus hohen Zeitaufwand, den die in Rede stehende Richtlinie vorsieht, würde ein hoher Kontrolldurchlauf aufgegeben werden. Die bisher durchgeführte Kontrollpraxis, bestimmte Schwerpunkte (wie z. B. Geschwindigkeit, Tankverschlüsse etc.) der Kontrolle zu unterziehen, könnte so nicht fortgeführt werden.

Der Terminus "beglaubigte Zweitschrift" legt nahe, daß die Erstschrift zu den (polizeilichen) Akten genommen werden soll, und zwar auch dann, wenn keine Bean-

standungen vorliegen. Zum einen wäre der Verwaltungsaufwand für eine solche Aktenführung unverhältnismäßig hoch und würde den bekanntermaßen angespannten Personalhaushalt der Polizei unnötigerweise belasten. Zum anderen ist es datenschutzrechtlich bedenklich, daß die Personalien des Fahrzeugführers, des Unternehmers sowie die Daten des Fahrzeugs ohne Vorliegen eines Verstoßes gespeichert werden.

Zur Vermeidung von Mehrfachkontrollen verwendet die Polizei in Deutschland und einigen anderen Staaten Kontrollbescheinigungen und dergleichen, die dem Fahrzeugführer ausgehändigt werden und 24 Stunden Gültigkeit haben, sofern keine offensichtlichen gravierenden Mängel bei einer weiteren Kontrolle festgestellt werden. Dieses Verfahren hat sich bestens bewährt.

9. Gemäß Artikel 5 ist ein Transport, bei dem ein Verstoß im Sinne des Anhangs II des Richtlinienvorschlags festgestellt wird, grundsätzlich bis zur Erfüllung der Vorschriften anzuhalten. Für eine solche Maßnahme entsprechen die im Anhang II genannten "Verstöße" in keiner Weise ausreichend dem Bestimmtheitsgebot. Unabhängig davon ist zum Beispiel nicht ersichtlich, warum ein Verstoß gegen das Zusammenladeverbot nicht in den Anhang II aufgenommen worden ist.
10. Die Bundesregierung wird darüber hinaus gebeten, bei den weiteren Beratungen über den Richtlinienvorschlag darauf hinzuwirken, daß Artikel 6 eine Fassung erhält, die mit Artikel 13 GG, der die Unverletzlichkeit der Wohnung garantiert, vereinbar ist.

Die Richtlinie sollte die Kontrollmöglichkeit der Räume von Unternehmen nur auf Unternehmen mit Erwerbszweck beschränken.

Bei der Kontrolle in den Betrieben stellt die Eigenkontrolle durch die Gefahrgutbeauftragten ein wesentliches Element dar. Eine effektive behördliche Aufsicht ist in Anbetracht der begrenzten personellen Kapazitäten nur möglich, wenn die Meldevorschriften des Richtlinienvorschlags auf wesentliche sicherheitsrelevante Fälle begrenzt werden. Von daher ist insbesondere eine Überarbeitung des Artikels 7 Abs. 2 und des Artikels 8 Satz 2 erforderlich.
11. Der vorgeschlagene Bericht aller Mitgliedstaaten an die Kommission über Verstöße und Sanktionen ist im Grundsatz sinnvoll, weil dadurch wertvolle Erkenntnisse über eine Häufung von bestimmten Verstößen gewonnen werden können. Die konkrete Ausgestaltung des Meldeformulars ist jedoch unnötig detailliert und führt zu einem übertriebenen Verwaltungsaufwand. Die Bundesregierung wird daher gebeten, sich für eine Begrenzung der Meldepflichten auf die wesentlichen Angaben einzusetzen.
12. Diese Stellungnahme ist gemäß § 5 Abs. 2 Satz 1 EUZBLG maßgeblich zu berücksichtigen, da die Richtlinie im Schwerpunkt die Verwaltungsverfahren der Länder (Polizei, Gewerbeaufsicht) betrifft.