

Bundesrat

Drucksache 58/95

27.01.95

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 Schiene
KOM(94) 573 endg.; Ratsdok. 12222/94

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 27. Januar 1995 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 09. Dezember 1994 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 1995 an.

Hinweis: vgl. Drucksache 41/94 = AE-Nr. 940026

BEGRÜNDUNGA. VORSPANN

Der vorliegende Vorschlag ist das Ergebnis eingehender Beratungen mit den Mitgliedstaaten, dem Gewerbe und den Sozialpartnern. Bereits 1992 hatten sich die Mitgliedstaaten dafür ausgesprochen, daß die internationalen Regeln für den Gefahrguttransport auf Straße und Schiene die Grundlage sowohl nationaler als auch internationaler Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet bilden. Die Kommission hat inzwischen einen Vorschlag für eine Rahmenrichtlinie angenommen, nach der die Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße auf den gesamten innergemeinschaftlichen Straßenverkehr ausgeweitet würden; nun soll eine parallele Maßnahme für den Eisenbahnverkehr folgen.

Die Gründe für das Interesse am Gefahrguttransport per Bahn sind unschwer zu erkennen. Das Gefahrgutverkehrsaufkommen hat in den letzten Jahren parallel zur konjunkturellen Entwicklung bei allen Verkehrsträgern deutlich zugenommen.

Hierauf und insbesondere auf eine Reihe von Unfällen mit gefährlichen Gütern, die sich vor allem in den 80er Jahren ereigneten, hat die Gemeinschaft bereits bestimmte Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitsbedingungen ergriffen, unter denen solche Beförderungen erfolgen müssen. Diese Maßnahmen ergänzen ähnliche Arbeiten, die von verschiedenen internationalen Organisationen bzw. Gremien außerhalb des gemeinschaftlichen Rahmens durchgeführt werden.

Diese Maßnahmen galten jedoch bisher nur dem Gefahrguttransport auf der Straße und zur See, da sich dort die meisten Unfälle ereignet haben.

Wegen der oft großen Mengen, die zudem noch häufig durch Stadtgebiete befördert werden, ist das potentielle Risiko eines Gefahrguttransports mit der Bahn allerdings ebenso groß.

Bei den Bahnen finden zur Zeit Veränderungen und Umstrukturierungen statt. Die Richtlinie 91/440/EWG¹ schreibt erstmals eine gewisse Trennung von Fahrweg und Betrieb vor; außerdem werden gewisse Rechte für den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur geschaffen. Mithin dürfen künftig neue Eisenbahnunternehmen auf den Plan treten und ihre Dienste anbieten, zu denen auch die Beförderung gefährlicher Güter gehören könnte. Wegen dieser schrittweisen Öffnung des Eisenbahnverkehrsmarktes muß ein Rahmen von Sicherheitsvorschriften vorhanden sein, die die Beförderungen gefährlicher Güter mit der Eisenbahn auch in diesem neuen Umfeld abdecken.

¹ ABl. Nr. L 237 vom 24.8.1991, S. 25.

B. ZIELE DER RICHTLINIE

Der grenzüberschreitende Gefahrguttransport mit der Bahn wird zur Zeit durch die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) geregelt, die als Anlage I von Anhang B zum Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) gehört. Alle Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft sind Vertragsparteien dieses Übereinkommens. Die Gemeinschaft selbst ist nicht Vertragspartei.

Diese Bestimmungen gelten jedoch nur für Gefahrguttransporte zwischen den Vertragsstaaten. Innerstaatliche Gefahrguttransporte mit der Eisenbahn fallen somit nicht in den Geltungsbereich des RID.

Auf nationaler Ebene haben sich die Vorschriften in unterschiedliche Richtungen entwickelt. Gemeinschaftliche Rechtsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn gibt es nicht, und der von den einzelnen Mitgliedstaaten im innerstaatlichen Verkehr geforderte Sicherheitsstandard schwankt von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat erheblich. Ein gemeinschaftsweit gleich hoher Schutz- und Sicherheitsstandard kann folglich nicht gewährleistet werden. So sind beispielsweise zusätzliche Ausrüstungen oder Verfahren, die in einem Mitgliedstaat für den Transportvorgang verlangt werden und deren zusätzlicher Sicherheitsnutzen nachgewiesen ist, in anderen Mitgliedstaaten nicht vorgeschrieben.

Abgesehen von diesen reinen Sicherheitsüberlegungen behindern darüber hinaus die Vielzahl und die Vielfalt der Rechtsvorschriften für den innerstaatlichen Gefahrgutverkehr die Freizügigkeit dieser Güter in der Gemeinschaft erheblich; sie sind mit den Erfordernissen des Binnenmarktes nicht vereinbar. Unter anderem kann es passieren, daß Eisenbahnwagen, die in einem bestimmten Mitgliedstaat gebaut worden sind, auf den Markt eines anderen Mitgliedstaats, in dem weitergehende nationale Anforderungen gelten, nicht zugelassen werden.

Vergrößert wird die Gefahr ernsthafter Wettbewerbsverzerrungen noch durch das Bestehen bilateraler und multilateraler Übereinkünfte zwischen den Mitgliedstaaten bzw. zwischen den Mitgliedstaaten und Drittstaaten. Aufgrund dieser Übereinkünfte, die von den RID-Sicherheitsbestimmungen abweichende Vorschriften enthalten, könnten beispielsweise zwei Mitgliedstaaten der Gemeinschaft auf bilateraler Ebene vereinbaren, zwischen ihren beiden Hoheitsgebieten die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter zuzulassen, obwohl eben diese Güter in der übrigen Gemeinschaft nicht befördert werden dürfen. Dies führt unausweichlich zu einer Aufteilung des Marktes, die mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist. Diese Vorschriften müssen deshalb aufgehoben oder zumindest mit dem Prinzip, wonach es aufgrund der Staatsangehörigkeit keine Diskriminierung zwischen den Mitgliedstaaten geben darf, in Einklang gebracht werden.

Zur Lösung der vorgenannten Probleme sind einheitliche und in der gesamten Gemeinschaft gültige Sicherheitsbestimmungen für den Gefahrguttransport per Bahn aufzustellen.

Am günstigsten geschieht dies dadurch, daß der Inhalt des RID nicht nur im Gefahrgutverkehr zwischen, sondern auch im Verkehr innerhalb der Mitgliedstaaten für anwendbar erklärt wird. Die Verwendung des RID als Grundlage für die Harmonisierung bietet den eindeutigen Vorteil, daß auf Gemeinschaftsebene keine neuen Vorschriften oder Standards ausgearbeitet werden müssen. Was letztlich angestrebt wird, ist eine Ausdehnung des Geltungsbereichs des RID auf den innerstaatlichen Verkehr und damit eine Vereinfachung gegenüber dem jetzigen Zustand; für die Mitgliedstaaten wird damit nur ein geringer legislativer bzw. administrativer Mehraufwand verbunden sein. Es soll ein Bündel harmonisierter Bestimmungen entstehen, die entsprechend den Erfordernissen des Binnenmarktes gemeinschaftsweit einheitlich anwendbar sind. Dies ist einer der Aspekte, die den Kommissionsvorschlag für die Mitgliedstaaten so besonders attraktiv macht.

Es sei darauf hingewiesen, daß mit Unterstützung der Mitgliedstaaten, des Gewerbes und der Sozialpartner ein paralleler Vorschlag für den Gefahrguttransport auf der Straße vorgelegt worden ist², den der Rat in Kürze annehmen wird. Die Mitgliedstaaten drängen nun sehr auf eine parallele Maßnahme im Eisenbahnbereich, weil sie andernfalls Verzerrungen des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern befürchten. Im übrigen werden auch auf internationaler Ebene RID und ADR parallel behandelt.

C. WAHRUNG DES SUBSIDIARITÄTSPRINZIPS

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

Gemäß dem Vertrag über die Europäische Union gehören neuerdings auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zum besonderen Zuständigkeitsbereich der Gemeinschaft. Diesem Vertragszusatz lag die Erkenntnis zugrunde, daß die zunehmende Liberalisierung des Verkehrssektors mit einem verstärkten Schutz der Sicherheitsstandards einhergehen muß. Für andere Verkehrsträger hat die Gemeinschaft bereits Rechtsvorschriften erlassen, damit ein ausreichend hohes Sicherheitsniveau gewährleistet ist. Die bislang unternommenen Anstrengungen betreffen den Mangel an Transparenz, die Unangemessenheit bestimmter Vorschriften im Gemeinschaftsumfeld und den häufigen Rückgriff auf voneinander abweichende nationale Sicherheitsbestimmungen.

Gemeinschaftsvorschriften gibt es für den innerstaatlichen Gefahrgutverkehr mit der Bahn keine; die nationalen Vorschriften sind unterschiedlich und uneinheitlich.

² Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße - ABl. Nr. C 17 vom 20.1.1994, S. 6.

Mit dieser Richtlinie sollen diese nationalen Rechtsvorschriften hinsichtlich des Sicherheitsniveaus im Gefahrgutverkehr mit der Bahn harmonisiert werden, damit sowohl im grenzüberschreitenden Verkehr als auch im Verkehr innerhalb der Mitgliedstaaten dasselbe Maß an Sicherheit gewährleistet ist. Darüber hinaus soll eine Harmonisierung der Vorschriften auf nationaler Ebene dazu führen, daß ein Binnenmarkt für Gefahrguttransportleistungen innerhalb der Gemeinschaft entsteht. Dank einer solchen Harmonisierung ließen sich außerdem, insbesondere durch die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen, Hindernisse im freien Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten bezüglich der Transportausrüstung (Eisenbahnwagen, Gefäße, Tanks, Verpackungen, Sicherheitsausrüstungen) ausräumen.

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

Gemeinsame Zuständigkeit - Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c des Vertrages.

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

Die Gemeinschaft selbst ist nicht Vertragspartei des COTIF (das RID über die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter ist die Anlage 1 des Anhangs B dieses Übereinkommens), sehr wohl aber alle Mitgliedstaaten. Dennoch sind die Bedingungen, unter denen Gefahrgutbeförderungen auf nationaler Ebene durchgeführt werden, von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich. Diese Unterschiede behindern, wie bereits erwähnt, die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn und auch den freien Verkehr von Transportausrüstungen innerhalb der Gemeinschaft. Darüber hinaus kann die unterschiedliche Auslegung bestehender nationaler Vorschriften zu Einbußen bei der Verkehrssicherheit führen.

- d) Welche Lösung ist am wirksamsten, wenn man die Möglichkeiten der Gemeinschaft mit denen der Mitgliedstaaten vergleicht?

Es gibt insgesamt drei Probleme. Alle Mitgliedstaaten sind bereits Vertragsparteien des COTIF und wenden das RID im internationalen Verkehr an.

Zahlreiche bilaterale und multilaterale Übereinkünfte und Tarifbestimmungen enthalten jedoch Abweichungen vom RID, durch die dessen Einheitlichkeit leidet.

Für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn bestehen darüber hinaus auf nationaler Ebene Vorschriften, die mehr oder weniger auf internationalen Vorschriften beruhen. Diese nationalen Vorschriften sehen allerdings in jedem Mitgliedstaat anders aus, obwohl sich eine schrittweise Annäherung an die internationalen Vorschriften abzuzeichnen beginnt.

Für die Gemeinschaft und für die Mitgliedstaaten am wenigsten aufwendig wäre es daher, das RID auch auf den Binnenverkehr innerhalb der Mitgliedstaaten anzuwenden. Dies sollte als Versuch zur Vereinfachung in Betracht gezogen werden, da keine neu aufzustellenden, sondern bestehende und allgemein anerkannte Regeln zum Tragen kämen.

Wie bereits erwähnt, sitzt die Kommission an der richtigen Stelle, um diese Harmonisierungsanstrengungen zu koordinieren; dies ist auch die Zielsetzung dieses Vorschlags. Dadurch, daß bestehende Vorschriften über den Gefahrgutverkehr in das Gemeinschaftsrecht eingebracht werden, wird die Kommission am ehesten in der Lage sein, die Kohärenz zwischen diesen Vorschriften und anderen verwandten Aspekten des Gemeinschaftsrechts zu gewährleisten. Für den sicheren Gefahrguttransport auf der Straße innerhalb der Gemeinschaft ist eine ähnliche Maßnahme bereits ergriffen worden.

- e) Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Gemeinschaftsmaßnahme, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?

Wie bereits unter a) ausgeführt, dient die Richtlinie der Harmonisierung der einzelstaatlichen Sicherheitsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn; hierdurch soll im grenzüberschreitenden und im innerstaatlichen Verkehr ein einheitlicher Sicherheitsstandard herbeigeführt und die Schaffung eines gemeinschaftsweiten Binnenmarktes für Gefahrguttransportleistungen ermöglicht werden.

Bei einem Nichttätigwerden würden die Behinderungen des freien Dienstleistungsverkehrs, die durch die unterschiedlichen Vorschriften für den innerstaatlichen und den grenzüberschreitenden Gefahrguttransport mit der Eisenbahn verursacht werden, bestehen bleiben.

Durch die jetzt schon bestehenden und die möglichen künftigen bilateralen und multilateralen Übereinkünfte zwischen Mitgliedstaaten werden bzw. würden jene Mitgliedstaaten diskriminiert, die nicht Vertragspartei sind, was in einem geeinten Europa nicht hinnehmbar ist.

Schließlich darf auch das Risiko von Verzerrungen zwischen den Verkehrsträgern nicht außer acht gelassen werden. RID und ADR werden auf internationaler Ebene parallel bearbeitet. Nachdem die Kommission bereits einen Vorschlag für eine ADR-Rahmenrichtlinie angenommen hat, zu der im Rat inzwischen ein gemeinsamer Standpunkt festgelegt wurde, hinkt nun der Eisenbahnbereich "nicht vergemeinschaftet" hinterher. Der vorliegende Vorschlag soll hier Abhilfe schaffen.

- f)g) - Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft?
 - Ist eine einheitliche Regelung erforderlich, oder genügt eine Richtlinie mit allgemeinen Zielen, die von den Mitgliedstaaten umzusetzen sind?

Angesichts der Besonderheit des Gefahrgutverkehrs müssen die gemeinsamen Regeln in einem Rechtsakt niedergelegt werden. Güterverkehr findet ganz generell auf nationaler Ebene, zwischen Mitgliedstaaten und mit Drittländern statt.

Für die Einhaltung der sehr strengen Sicherheitsbestimmungen im Gefahrgutverkehr müssen in sämtlichen Mitgliedstaaten möglichst einheitliche Kriterien erfüllt sein, damit Menschen, Sachen und die Umwelt nicht gefährdet und die Freizügigkeit dieser Güter und der entsprechenden Eisenbahnwagen in der Gemeinschaft nicht ernsthaft behindert werden.

Was das Verfahren anbelangt, so möchte die Kommission die Aufgabe der Mitgliedstaaten in diesem Harmonisierungsprozeß nicht unnötig komplizieren. Eine Richtlinie reicht für das angestrebte Ziel, da somit die bestehenden einzelstaatlichen Rechtsvorschriften lediglich geändert und nicht - wie bei einer Verordnung - aufgehoben werden müssen. Angesichts der Komplexität der Materie und der einschlägigen Vorschriften wäre eine Empfehlung sicherlich nicht ausreichend.

D. KOHÄRENZ MIT DER ÜBRIGEN POLITIK ODER SONSTIGEN MASSNAHMEN DER GEMEINSCHAFT

Wie bereits erwähnt, dient diese Richtlinie der Festlegung eines Sicherheitsregelwerkes für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn, das gemeinschaftsweit einheitlich angewandt werden soll.

Hierbei ist auf Kohärenz mit den übrigen Gemeinschaftspolitiken bzw. -maßnahmen zu achten, und zwar insbesondere mit folgenden Richtlinien bzw. Richtlinienvorschlägen:

- Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße³.

Mit diesem Richtlinienvorschlag, zu dem der Rat bereits einen gemeinsamen Standpunkt festgelegt hat, werden für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße dieselben Ziele verfolgt wie mit dem jetzt für den Eisenbahnverkehr unterbreiteten Vorschlag, dessen Annahme die angestrebte Wettbewerbsgleichheit der Verkehrsträger im Gefahrgutbereich sicherstellen soll.

- Die Richtlinien 90/219/EWG⁴ und 90/220/EWG⁵ des Rates über die Anwendung genetisch veränderter Mikroorganismen in geschlossenen Systemen bzw. über deren absichtliche Freisetzung in die Umwelt sowie die Richtlinie 90/679/EWG⁶ des Rates über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch biologische Arbeitsstoffe.

Diese Richtlinien regeln allerdings nicht den Transport der gefährlichen Güter, auf die sie sich beziehen. Nur solange es sich um grenzüberschreitende Beförderungen handelt, gilt zur Zeit das RID. Dank der jetzt vorgeschlagenen Richtlinie sollen eine Lücke geschlossen werden und dieselben Sicherheitsanforderungen künftig auch für den innerstaatlichen Transport dieser Güter gelten.

³ ABl. Nr. C 17 vom 20.1.1994, S. 6.

⁴ ABl. Nr. L 117 vom 8.5.1990, S. 1.

⁵ ABl. Nr. L 117 vom 8.5.1990, S. 15.

⁶ ABl. Nr. L 374 vom 31.12.1990, S. 1.

- Richtlinie 89/391/EWG⁷ über Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von Arbeitnehmern.
- Vorschläge für Richtlinien des Rates über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei Transporttätigkeiten sowie an Arbeitsplätzen in Transportmitteln⁸ und zum Schutz von Arbeitnehmern vor einer Gefährdung durch chemische Arbeitsstoffe⁹.
- Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Abwehr der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen¹⁰.
- Richtlinie 67/548/EWG des Rates¹¹ über die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe.

Diese Bestimmungen gelten jedoch nicht für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe für deren Transport; diese Fragen sind in nationalen und internationalen Beförderungsvorschriften geregelt. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Lücke geschlossen werden, die das Gemeinschaftsrecht hier läßt.

Gemäß der Verpflichtung, die die Kommission und die Mitgliedstaaten im Juni 1992 auf der Konferenz der Vereinten Nationen für Umwelt und Entwicklung (UNCED) in Rio de Janeiro entsprechend den langfristigen Zielen von Kapitel 19 der Agenda 21 eingegangen sind, wird die Kommission innerhalb der VN-Organisationen, z.B. den zuständigen Verkehrsgremien, aktiv an der Angleichung der Klassifikationssysteme arbeiten. Aufgrund dieses Rio-Mandates ist die Gemeinschaft verpflichtet, die nationalen und internationalen Vorschriften für die Einstufung und Kennzeichnung gefährlicher Güter zu harmonisieren.

E. INHALT DER VORGESCHLAGENEN RICHTLINIE

In Artikel 1 wird der Geltungsbereich der Richtlinie abgesteckt. In Absatz 2 wird klargestellt, daß bestehende Gemeinschaftsvorschriften, die einen Bezug zu dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet haben, unberührt bleiben.

Artikel 2 enthält Begriffsbestimmungen.

Gemäß Artikel 3 ist die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zulässig, sofern sie gemäß den Bestimmungen der Richtlinie und insbesondere ihres Anhangs durchgeführt wird.

⁷ ABl. Nr. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

⁸ ABl. Nr. C 25 vom 28.1.1993.

⁹ ABl. Nr. C 165 vom 16.6.1993.

¹⁰ ABl. Nr. C 106 vom 14.4.1994, S. 4.

¹¹ ABl. Nr. L 196 vom 16.8.1967, S. 1.

Gemäß Artikel 4 wird den Mitgliedstaaten gestattet, weiterhin nationale Vorschriften anzuwenden, die mit den verkehrsträgerübergreifenden Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter, an die das RID schrittweise angeglichen wird, vereinbar sind, bis der Anhang dieser Richtlinie überarbeitet und mit den vorgenannten Empfehlungen in Einklang gebracht worden ist.

Die Artikel 5 und 6 betreffen Fälle, in denen bestehende einzelstaatliche Rechtsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter bei bestimmten Gütern oder unter bestimmten Umständen strenger oder weniger streng sind. Solche Fälle sollen der Kommission mitgeteilt werden.

Gemäß Artikel 5 dürfen die Mitgliedstaaten für Eisenbahnwagen auch künftig strengere Vorschriften als die in dieser Richtlinie vorgesehenen anwenden, wenn es sich dabei um innerstaatliche Gefahrguttransporte mit Wagen handelt, die ihren jeweiligen Bahnen gehören oder bei diesen eingestellt sind.

Mit Artikel 6 Absatz 1 soll der multimodale Verkehr dadurch erleichtert werden, daß die im See- und im Luftverkehr geltenden Anforderungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter anerkannt werden. Die Vorschriften für diese beiden Verkehrsträger lehnen sich enger an die verkehrsträgerübergreifenden Empfehlungen der Vereinten Nationen an, als dies das RID in seinem jetzigen Stadium der Harmonisierung tut. Zugleich können die Mitgliedstaaten auf diese Art und Weise gewährleisten, daß die grundlegenden Sicherheitsvorschriften für den Transport auf See eingehalten werden.

Artikel 6 Absatz 2 enthält eine Ausnahmeregelung von der im Anhang der Richtlinie aufgestellten Forderung, wonach für die Kennzeichnung und in den Beförderungsunterlagen mehrere Sprachen zu verwenden sind, wenn die Beförderung im Gebiet eines einzigen Mitgliedstaats erfolgt. Außerdem dürfen die Beförderungsunterlagen gemäß diesem Absatz ein anderes Format aufweisen.

Artikel 6 Absätze 3 und 4 enthalten eine unbefristete Ausnahmeregelung für Eisenbahnwagen, Gefäße und Tanks, die gemäß den zum Zeitpunkt der Anwendung dieser Richtlinie geltenden nationalen Vorschriften gebaut worden sind. Da für diese Wagen und Ausrüstungen hohe Investitionen notwendig waren, sollen sie bis zum Ende ihrer betrieblichen Nutzungsdauer verwendet werden dürfen, sofern ihre Betriebssicherheit gegeben ist. Gemäß Absatz 4 können die Mitgliedstaaten außerdem weiterhin Ausrüstungen herstellen und verwenden, die den nationalen Bestimmungen entsprechen, bis für diese Ausrüstungen Normen entwickelt und in Form von Verweisen in den Anhang dieser Richtlinie aufgenommen sind, längstens aber bis zum 31. Dezember 1998. Unter den obengenannten Bedingungen können auch Ausrüstungen, die nach dem Anwendungszeitpunkt dieser Richtlinie, aber vor dem 31. Dezember 1998 gebaut bzw. hergestellt worden sind, unbefristet verwendet werden. Bis dahin können die Mitgliedstaaten für die Herstellung und Verwendung dieser Ausrüstungen entweder die derzeit geltenden RID-Bestimmungen oder ihre eigenen einschlägigen Regelungen anwenden.

Gemäß Artikel 6 Absatz 5 ist im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für die Beförderung verflüssigter Gase und Gasgemische in Tanks eine vom Anhang abweichende, den klimatischen Bedingungen in der betreffenden Zone angemessene Referenztemperatur zulässig.

Eine ähnliche Ausnahme gilt gemäß Artikel 6 Absatz 6 für bestehende (langlebige) wiederverwendbare Verpackungen.

Gemäß Artikel 6 Absatz 7 dürfen gefährliche Güter, die vor der Umsetzung dieser Richtlinie im Einklang mit nationalen Vorschriften eingestuft, verpackt und gekennzeichnet worden sind, noch bis 1. Januar 1998 befördert werden.

Aufgrund von Artikel 6 Absatz 8 dürfen - allerdings nur im innerstaatlichen Verkehr - anstelle der Gefahrenkennung gemäß dem RID andere "Sofortmaßnahmen-Codes" (z.B. der Hazchem-Code) verwendet werden.

Gemäß Artikel 6 Absatz 9 dürfen die Mitgliedstaaten für die Beförderung von geringen Mengen bestimmter gefährlicher Güter weniger strenge Vorschriften aufrechterhalten; bei diesen Gütern kann es sich beispielsweise um Produkte handeln, die zu Wartungszwecken im Eisenbahnverkehr verwendet werden.

Artikel 6 Absatz 10 gestattet es den Mitgliedstaaten, bei ausnahmsweise durchgeführten Beförderungen, die innerhalb einer Frist erfolgen müssen, die nicht genügend Zeit für die Überarbeitung des Anhangs läßt, von den Bestimmungen im Anhang abzuweichen.

Artikel 6 Absatz 11 regelt den Fall vorübergehender Abweichungen von den Bestimmungen im Anhang, z.B. bei von den zuständigen, vom Mitgliedstaat benannten Stellen durchgeführten Prüfverfahren für neu entwickelte Verpackungen, die noch nicht in das RID aufgenommen sind.

Gemäß Artikel 6 Absatz 12 bleiben Abkommen und Tarifbestimmungen, die zwei oder mehrere Eisenbahnen bzw. Mitgliedstaaten im Rahmen des CIM miteinander geschlossen bzw. vereinbart haben, längstens zwei Jahre nach dem Zeitpunkt der Anwendung dieser Richtlinie gültig. Dieser Zeitraum reicht aus, um die für notwendig erachteten bestehenden Abweichungen in Form neuer RID-Bestimmungen einzuführen und zu veröffentlichen und nach dem in Artikel 8 vorgesehenen Ausschußverfahren in Form von Änderungen des Anhangs dieser Richtlinie anzunehmen.

Artikel 7 besagt, daß Eisenbahnwagen, mit denen gefährliche Güter von oder nach einem Drittland befördert werden, im Gebiet der Gemeinschaft für grenzüberschreitende Beförderungen gefährlicher Güter eingesetzt werden dürfen, wenn diese Beförderungen gemäß dem RID erfolgen.

In den Artikeln 8 und 9 wird das Ausschußverfahren für eine weitere Harmonisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn festgelegt. Hiermit soll insbesondere neuen RID-Bestimmungen Rechnung getragen werden.

Bei Änderungen betreffend einzelne Gefahrenklassen im Anhang, z.B. bei radioaktiven Stoffen, berücksichtigt der Ausschuß die diesbezüglichen Stellungnahmen der Sachverständigen.

F. BEDEUTUNG FÜR DEN EWR

Da die Vertragsparteien des EWR-Abkommens mit Ausnahme von Island alle gleichzeitig auch Vertragsparteien des COTIF sind, sollten sie in angemessener Weise an dieser Aktion beteiligt werden, damit die in dieser Richtlinie enthaltenen Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn im gesamten Europäischen Wirtschaftsraum gelten.

Die Kommission ist sich in diesem Zusammenhang der Besonderheiten des Gefahrgutverkehrs in Finnland bewußt. Wegen der unterschiedlichen Spurweite des finnischen Eisenbahnnetzes findet grenzüberschreitender Verkehr von und nach Finnland ohne Spurwechsel nur mit den Nachfolgestaaten der Sowjetunion statt. Aus besonderen technischen Gründen verlangt Finnland in diesem Fall nicht, daß die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn aus den und in die Staaten der ehemaligen Sowjetunion (die anders als Finnland nicht Vertragsparteien des COTIF sind) im Einklang mit den RID-Bestimmungen erfolgt; hiervon möchte Finnland auch in Zukunft nicht abgehen. Für Beförderungen, die mit finnischen Wagen durchgeführt werden, strebt Finnland im nationalen wie im internationalen Verkehr (mit der ehemaligen Sowjetunion) auch weiterhin Übereinstimmung mit dem RID an. Finnland begnügt sich jedoch damit, daß diese Beförderungen nationalen Vorschriften genügen, die einen ausreichend hohen Sicherheitsstandard gewährleisten. Diese Verkehre, die in puncto Einnahmen für beide Seiten nicht unerheblich sind, berühren im geographischen Sinne keinen anderen Gemeinschafts- oder EWR-Staat, so daß auch jegliche Diskriminierung ausgeschlossen ist. Die Kommission ist bereit, sowohl im Rahmen des EWR als auch nach dem eventuellen Beitritt Finnlands zur Gemeinschaft zu gegebener Zeit eine geeignete und begrenzte Ausnahme wohlwollend zu prüfen.

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

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

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

auf Vorschlag der Kommission¹,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses²,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament³,

in Erwägung nachstehender Gründe:

In den zurückliegenden Jahren hat der Umfang der Gefahrguttransporte mit der Eisenbahn deutlich zugenommen, so daß das Unfallrisiko gestiegen ist; es sind daher Maßnahmen zu treffen, um zu gewährleisten, daß diese Beförderungen unter den bestmöglichen Sicherheitsbedingungen erfolgen.

Alle Mitgliedstaaten der Gemeinschaft sind Vertragsparteien des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF), dessen Geltungsbereich sich über das Gemeinschaftsgebiet hinaus erstreckt; Anhang B dieses Übereinkommens sind die "Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern" (CIM), und dessen Anlage I wiederum ist die

1

2

3

"Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter" (RID). Diese Ordnung gilt jedoch nur für zwischenstaatliche Beförderungen gefährlicher Güter mit der Eisenbahn; innerstaatliche Beförderungen fallen somit nicht in ihren Geltungsbereich.

Es ist daher unerlässlich, daß gemeinschaftsweit einheitliche Sicherheitsbestimmungen angewandt werden. Dies läßt sich am besten dadurch erreichen, daß das RID nicht nur auf den Gefahrgutverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, sondern auch auf die Beförderungen innerhalb der einzelnen Mitgliedstaaten angewandt wird.

Hierbei werden keine zusätzlichen Regeln aufgestellt, sondern die verschiedenen mitgliedstaatlichen Vorschriften an das RID angeglichen, damit ein Bündel harmonisierter Bestimmungen entsteht, die entsprechend den Erfordernissen des Binnenmarktes gemeinschaftsweit einheitlich gelten.

Was das Subsidiaritätsprinzip anbelangt, so stellt die Gemeinschaftsebene die geeignete Handlungsebene dar, um ein ausreichend hohes Sicherheitsniveau im nationalen und internationalen Verkehr zu gewährleisten, um durch die Erleichterung des gemeinschaftsweiten Waren- und Dienstleistungsverkehrs für die Beseitigung von Wettbewerbsverzerrungen zu sorgen und um die Kohärenz der entsprechenden Vorschriften mit den Vorschriften auf anderen Gebieten der gemeinschaftlichen Politik sicherzustellen.

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

Die Mitgliedstaaten sollen auch künftig das Recht haben, bei bestimmten innerstaatlichen Gefahrguttransporten mit der Eisenbahn strengere Vorschriften anzuwenden.

Diese Harmonisierung soll einzelstaatlichen Besonderheiten Rechnung tragen, weswegen die Richtlinie so flexibel zu gestalten ist, daß den Mitgliedstaaten insbesondere im Zusammenhang mit der Konstruktion bzw. der Herstellung von Wagen, Tanks, Gefäßen und Verpackungen sowie der Verwendung eines Sofortmaßnahmen-Codes die Möglichkeit bestimmter befristeter Ausnahmen zugestanden wird. Damit der Einsatz neuer technologischer und industrieller Entwicklungen nicht behindert wird, sind entsprechende befristete Ausnahmen vorzusehen.

Gemäß dem CIM dürfen Abkommen geschlossen oder Tarifbestimmungen vereinbart werden, die vom RID abweichen; die große Zahl dieser Abkommen oder Tarifbestimmungen, die bilateral zwischen Mitgliedstaaten oder Eisenbahnen ausgehandelt worden sind, verzerren die ungehinderte Erbringung von Dienstleistungen im Gefahrgutverkehr.

Solche Abweichungen dürften sich durch die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in den Anhang vermeiden lassen. Es ist eine Übergangszeit vorzusehen, in der die bestehenden Abkommen oder Tarifbestimmungen von den Mitgliedstaaten weiterangewendet werden dürfen.

Die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn in ein oder aus einem Drittland ist zulässig, wenn sie gemäß dem RID erfolgt.

Die Anwendung anderer bestehender oder künftiger Gemeinschaftsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer und der Umwelt bleibt von dieser Richtlinie unberührt.

Es gibt keine gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften, die die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe bei deren Beförderung regeln. Die von der Gemeinschaft erlassene Richtlinie 67/548/EWG⁴ zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe bei deren Inverkehrbringung enthält keine besonderen Bestimmungen für die Beförderung dieser Stoffe.

⁴

ABl. Nr. L 196 vom 16.8.67, S. 1.

Die Verpflichtung der Gemeinschaft, sich um eine Harmonisierung der Klassifizierungssysteme für gefährliche Chemikalien zu bemühen, welche die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten entsprechend den in der Agenda 21 Kapitel 19 der UN-Umwelt- und Entwicklungskonferenz von Rio de Janeiro im Juni 1992 festgelegten Ziele eingegangen ist, bleibt von dieser Richtlinie unberührt.

Es bestehen bisher keine speziellen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, die die Sicherheitsbedingungen regeln, unter denen biologische Wirkstoffe und genetisch veränderte Mikroorganismen im Sinne der Richtlinien 90/219/EWG⁵, 90/220/EWG⁶ und 90/679/EWG⁷ mit der Eisenbahn zu befördern sind. Das RID regelt lediglich die grenzüberschreitende Beförderung dieser Güter; dieselben Vorschriften sollten für deren Beförderung innerhalb der einzelnen Mitgliedstaaten gelten.

Die Richtlinie 89/391/EWG des Rates⁸ enthält Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes von Arbeitnehmern. An einer weiteren Gemeinschaftsrichtlinie über Mindestvorschriften für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei Transporttätigkeiten sowie an Arbeitsplätzen in Transportmitteln wird zur Zeit gearbeitet.

Die vorliegende Richtlinie muß insbesondere durch die Übernahme neuer RID-Bestimmungen zügig an den technischen Fortschritt angepaßt werden können. Um die Durchführung der hierzu erforderlichen Maßnahmen zu erleichtern, soll ein Ausschuß eingesetzt und ein Verfahren für die enge Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Kommission in diesem Ausschuß festgelegt werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

⁵ ABl. Nr. L 117 vom 8.5.90, S. 1.

⁶ ABl. Nr. L 117 vom 8.5.90, S. 15.

⁷ ABl. Nr. L 374 vom 31.12.90, S. 1.

⁸ ABl. Nr. L 183 vom 29.6.89, S. 1.

KAPITEL I

GELTUNGSBEREICH

Artikel 1

- (1) Diese Richtlinie gilt für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn innerhalb eines Mitgliedstaates oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen. Allerdings dürfen die Mitgliedstaaten die Beförderung von gefährlichen Gütern, die den Streitkräften gehören oder für die die Streitkräfte verantwortlich sind, vom Geltungsbereich dieser Richtlinie ausnehmen.
- (2) Diese Richtlinie gilt unbeschadet anderer Gemeinschaftsvorschriften zum Schutz der Arbeitnehmer und der Umwelt.

Artikel 2

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- "*RID*" die Anlage I "Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter" des Anhangs B des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) in ihrer jeweils geltenden Fassung;
- "*CIM*" den Anhang B "Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern" des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF);
- "*gefährliche Güter*" die Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung mit der Eisenbahn gemäß dem Anhang dieser Richtlinie verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen gestattet ist;

"Beförderung" jede Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn, die ganz oder teilweise im Gebiet eines Mitgliedstaats erfolgt, einschließlich der von Anhang dieser Richtlinie erfaßten Tätigkeiten des Ein- und Ausladung der Güter, des Umschlags auf einen und von einem anderen Verkehrsträger sowie der transportbedingten Zwischenaufenthalte, und zwar unbeschadet der in den mitgliedstaatlichen Rechtsvorschriften hinsichtlich dieser Tätigkeiten vorgesehenen Verantwortlichkeiten.

Beförderungen, die ausschließlich innerhalb eines geschlossenen Betriebsgeländes stattfinden, fallen nicht darunter.

Artikel 3

- (1) Gefährliche Güter, deren Beförderung gemäß dem Anhang verboten ist, dürfen nicht mit der Eisenbahn befördert werden, soweit Artikel 6 nichts anderes bestimmt.
- (2) Soweit diese Richtlinie nichts anderes bestimmt, ist die Beförderung anderer gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zulässig, wenn sie gemäß den Bestimmungen des Anhangs erfolgt.

KAPITEL II

ABWEICHUNGEN, EINSCHRÄNKUNGEN UND AUSNAHMEN

Artikel 4

Jeder Mitgliedstaat darf bei innerstaatlichen Beförderungen mit der Eisenbahn seine Rechtsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn, die den Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter entsprechen, so lange beibehalten, bis diese Empfehlungen in den geänderten Anhang dieser Richtlinie Eingang gefunden haben. Jeder Mitgliedstaat teilt dies der Kommission mit.

Artikel 5

- (1) Unbeschadet anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft behält jeder Mitgliedstaat das Recht, die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter in seinem Gebiet zu regeln oder zu verbieten, jedoch nur aus anderen Gründen als dem der Transportsicherheit, insbesondere aus Gründen der nationalen Sicherheit.
- (2) Jeder Mitgliedstaat darf für Beförderungen gefährlicher Güter in seinem Gebiet strengere Vorschriften als die im Anhang genannten weiteranwenden, sofern es sich nicht um Konstruktionsvorschriften handelt.
- (3) Vertritt ein Mitgliedstaat die Auffassung, daß sich die geltenden Sicherheitsvorschriften bei einem Unfall oder Zwischenfall als für die Einschränkung der von der Beförderung ausgehenden Gefahren unzureichend herausgestellt haben, und besteht dringender Handlungsbedarf, so teilt er der Kommission die beabsichtigten Maßnahmen mit, solange sich diese noch im Entwurfsstadium befinden. Die Kommission beschließt nach dem Verfahren des Artikels 9, ob die Genehmigung der Durchführung dieser Maßnahmen zweckdienlich ist, und legt ihre Dauer fest.

Artikel 6

- (1) Jeder Mitgliedstaat darf gefährliche Güter, die nach den internationalen Vorschriften für den See- oder den Luftverkehr eingestuft, verpackt und gekennzeichnet sind, zur Beförderung mit der Eisenbahn in seinem Gebiet zulassen, wenn der Transport zum Teil auf dem See- oder dem Luftweg erfolgt. Erfolgt eine grenzüberschreitende Beförderung zum Teil auf dem Seeweg, so dürfen die Mitgliedstaaten ergänzend zu den Vorschriften im Anhang Vorschriften anwenden, um den für den Seeverkehr geltenden internationalen Bestimmungen Rechnung zu tragen.

- (2) Die Bestimmungen des Anhangs über das Format der Unterlagen sowie über die für die entsprechenden Kennzeichnungen und Unterlagen zu verwendenden Sprachen gelten nicht für Beförderungen, die sich auf das Gebiet eines einzigen Mitgliedstaats beschränken. Für diese Beförderungen können die Mitgliedstaaten die Verwendung anderer, im Anhang nicht genannter Sprachen gestatten.
- (3) Jeder Mitgliedstaat darf in seinem Gebiet die Verwendung von Eisenbahnwagen gestatten, die vor dem 1. Januar 1997 gebaut wurden, wenn sie zwar nicht den Bestimmungen dieser Richtlinie entsprechen, aber nach den am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Vorschriften gebaut wurden, sofern diese Wagen auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.
- (4) Jeder Mitgliedstaat darf seine am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen und von dem Anhang dieser Richtlinie abweichenden Vorschriften für die Konstruktion, Verwendung und Beförderung neuer Tanks und neuer Gefäße im Sinne der Klasse 2 des Anhangs beibehalten, bis in den Anhang Verweise auf Konstruktions- und Verwendungsnormen aufgenommen worden sind, die die gleiche Rechtskraft wie die übrigen Bestimmungen des Anhangs haben, 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 weiterverwendet werden.
- (5) Jeder Mitgliedstaat darf von den im Anhang aufgeführten Vorschriften abweichende innerstaatliche Vorschriften hinsichtlich der Referenztemperatur für den Transport von Flüssiggas und Flüssiggasmischungen in seinem Gebiet so lange beibehalten, bis im Rahmen Europäischer Normen Vorschriften bezüglich der Referenztemperaturen für verschiedene Klimazonen festgelegt und in den Anhang dieser Richtlinie Verweise auf diese Normen aufgenommen worden sind.
- (6) Jeder Mitgliedstaat darf im innerstaatlichen Verkehr die Verwendung von Verpackungen gestatten, die vor dem 31. Dezember 1996 hergestellt, aber nicht gemäß dem RID zugelassen worden sind, wenn auf diesen Verpackungen das Herstellungsdatum angegeben ist, wenn sie die Prüfungen nach den am

31. Dezember 1996 geltenden einzelstaatlichen Vorschriften bestehen könnten und wenn sie auf dem entsprechenden Sicherheitsstand gehalten werden (was gegebenenfalls Prüfungen und Kontrollen einschließen kann); dies gilt für metallische Großpackmittel und Fässer aus Metall mit einem Fassungsvermögen von mehr als 50 Litern während höchstens 15 Jahren ab dem Zeitpunkt ihrer Herstellung, für sonstige Verpackungen aus Metall und alle Verpackungen aus Kunststoff während höchstens 5 Jahren ab dem Zeitpunkt ihrer Herstellung, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 1998.

- (7) Jeder Mitgliedstaat darf bis zum 31. Dezember 1998 die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter in seinem Gebiet gestatten, die vor dem 1. Januar 1997 verpackt worden sind, wenn diese Güter gemäß den am 1. Januar 1997 geltenden innerstaatlichen Vorschriften eingestuft, verpackt und gekennzeichnet sind.
- (8) Für Beförderungen mit der Eisenbahn in seinem Gebiet darf jeder Mitgliedstaat seine vor dem Zeitpunkt der Umsetzung dieser Richtlinie in innerstaatliches Recht geltenden Vorschriften beibehalten, nach denen anstelle der gemäß dem Anhang vorgeschriebenen Gefahrenkennnummer ein Sofortmaßnahmen-Code anzugeben ist.
- (9) Für Beförderungen von kleinen Mengen bestimmter gefährlicher Güter mit der Eisenbahn in seinem Gebiet darf jeder Mitgliedstaat nach Anhörung der Kommission Vorschriften beibehalten, die weniger streng sind als die im Anhang aufgeführten Vorschriften; ausgenommen sind mittel- oder hochradioaktive Stoffe.
- (10) Jeder Mitgliedstaat darf ausnahmsweise durchgeführte Beförderungen gefährlicher Güter in seinem Gebiet gestatten, die gemäß dem Anhang untersagt sind oder unter anderen als den im Anhang vorgesehenen Bedingungen durchgeführt werden.
- (11) Die Mitgliedstaaten dürfen unter der Voraussetzung, daß die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird, zeitweiliger Abweichungen von der Anhang genehmigen, damit in ihrem Gebiet die Versuche durchgeführt werden können, die zur Änderung des Anhangs im Hinblick auf dessen Anpassung an die technische und industrielle Entwicklung erforderlich sind. Hiervon ist die Kommission in Kenntnis zu setzen; sie unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten.

Die Abweichungen müssen so gehandhabt werden, daß es zu keiner Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes des Versenders, Transportunternehmers oder Empfängers kommt; sie gelten längstens fünf Jahre und können nicht erneuert werden.

- (12) Jeder Mitgliedstaat darf bestehende Übereinkünfte mit anderen Mitgliedstaaten längstens bis 31. Dezember 1998 anwenden; hierbei muß jegliche Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Niederlassungsortes des Versenders, Transportunternehmers oder Empfängers ausgeschlossen sein. Die übrigen Abweichungen müssen den Anforderungen des Absatzes 10 entsprechen.

Artikel 7

Vorbehaltlich der einzelstaatlichen oder gemeinschaftlichen Bestimmungen über den Marktzugang erfolgt die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zwischen dem Gebiet der Gemeinschaft und Drittländern gemäß dem RID.

KAPITEL III

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 8

Änderungen, die zur Anpassung des Anhangs an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf den unter diese Richtlinie fallenden Gebieten notwendig sind, um insbesondere Änderungen des RID Rechnung zu tragen, werden nach dem Verfahren des Artikels 9 beschlossen.

Artikel 9

- (1) Die Kommission wird vom Ausschuß für den Gefahrguttransport - 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 des Vertrages 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 drei Monate, vom Zeitpunkt der Mitteilung an gerechnet.

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 1997 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Wenn die Mitgliedstaaten die Vorschriften nach Absatz 1 erlassen, nehmen sie in den 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

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am ...

Im Namen des Rates

Der Präsident

Die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID) in ihrer ab 1. Januar 1995 gültigen Fassung.

Hinweis

Sobald eine kodifizierte Fassung vorliegt, wird sie in alle Amtssprachen der Gemeinschaft übersetzt und veröffentlicht.

Für die Zwecke dieses Anhangs ist "Frachtbrief" ein im grenzüberschreitenden Verkehr verwendeter CIM-Frachtbrief; das Recht eines Mitgliedstaates, für nicht unter das CIM fallende Transporte andere gleichwertige Unterlagen zu verwenden, bleibt hiervon unberührt.

58/95

Abkommen über den
Europäischen Wirtschaftsraum

Gemeinsamer EWR-Ausschuß

BESCHLUSS DES GEMEINSAMEN EWR-AUSSCHUSSES

(Nr./9)
vom 199.

zur Änderung von Anhang XIII (Verkehr)
des EWR-Abkommens

DER GEMEINSAME EWR-AUSSCHUSS -

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, geändert durch das Anpassungsprotokoll zum Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum - nachstehend Abkommen genannt - insbesondere auf Artikel 98,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Anhang XIII des Abkommens wurde durch den Beschluß 7/94 des Gemeinsamen EWR-Ausschusses vom 21. März 1994⁽¹⁾ geändert.

Die Richtlinie .../.../EG des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Schiene ⁽²⁾ ist in das Abkommen einzufügen.

BESCHLIESST:

Artikel 1

In Anhang XIII des Abkommens ist nach Nummer 42 (Entscheidung 82/529/EWG des Rates) folgendes einzufügen:

" (iii) Technische Harmonisierung und Sicherheit

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 160 vom 28.6.1994, S. 85.

⁽²⁾ ABl. Nr. L ..., S.

42.a39. L ...: Richtlinie .../.../EG des Rates über die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Schiene. (ABl. Nr. L ... S.)."

Artikel 2

Die finnische, isländische, norwegische und schwedische Fassung der Richtlinie .../.../EG des Rates im Anhang der jeweiligen Sprachfassungen dieses Beschlusses sind verbindlich.

Artikel 3

Der Beschluß tritt am 19.. in Kraft, vorausgesetzt dem Gemeinsamen EWR-Ausschuß liegen alle Mitteilungen gemäß Artikel 103 Absatz 1 des Abkommens vor.

Artikel 4

Dieser Beschluß wird in der EWR-Abteilung sowie in der EWR-Beilage des Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaften veröffentlicht.

Geschehen zu Brüssel am

Für den Gemeinsamen EWR-
Ausschuß
Der Präsident

()

Die Sekretäre des
Gemeinsamen EWR-
Ausschusses

=====