

**Bundesrat**

**Drucksache 563/97**

04.08.97

EU - AS - In - U - VP

**Unterrichtung**  
durch die Bundesregierung

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

KOM(97) 367 endg.; Ratsdok. 10048/97

Übermittelt vom Bundesministerium für Wirtschaft am 4. August 1997 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 17. Juli 1997 dem Herrn Präsidenten des Rates der Europäischen Union übermittelt worden.

Die Vorlage wird voraussichtlich von der Gruppe "Verkehrsfragen" beraten.

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

Hinweis: vgl. Drucksache 58/95 = AE-Nr. 950235,  
Drucksache 41/94 = AE-Nr. 940026 und  
Drucksache 911/94 = AE-Nr. 943246.

## **Begründung**

### **A. Vorbemerkung**

Dieser Vorschlag bezweckt in erster Linie die Angleichung der nationalen und internationalen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, wie dies bereits beim Straßenverkehr (Richtlinie 94/55/EG<sup>1</sup>) und Schienenverkehr (Richtlinie 96/49/EG<sup>2</sup>) der Fall ist, im Zuge einer weiteren Harmonisierung zur Erhöhung der Transportsicherheit, zur Gewährleistung eines lautereren Wettbewerbs und zur Vereinfachung der Verkehrsabwicklung. Die vorgeschlagene Richtlinie entspricht auch den vom Rat anlässlich der Gespräche zur Richtlinie über das Schifferpatent vorgebrachten Anforderungen an die Gefahrgutschulung von Binnenschiffsbesatzungen.

### **B. Allgemeines**

Die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen unterliegt zur Zeit zwei Vorschriftenwerken, die entweder nur beschränkte Rechtswirkung oder aber einen begrenzten Geltungsbereich haben, nämlich der Empfehlung hinsichtlich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN), die von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) herausgegeben wurde, und der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR), die von der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) erlassen wurde. ADNR-Vertragstaaten sind Belgien, Deutschland, Frankreich, die Niederlande und die Schweiz.

---

<sup>1</sup> Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße (ABl. Nr. L 319 vom 12.12.1994, S. 7), geändert durch die Richtlinie 96/86/EG der Kommission (ABl. Nr. L 335 vom 24.12.1996, S. 43).

<sup>2</sup> Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996, S. 25), geändert durch die Richtlinie 96/87/EG der Kommission (ABl. Nr. L 335 vom 24.12.1996, S. 45).

Nach langjährigen Gesprächen über den Inhalt der technischen Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen hat der Binnenverkehrsausschuß (BVA) der ECE schließlich zugestimmt, daß der Wortlaut des ADN in Anlehnung an die Erfordernisse des ADNRR aktualisiert wird. Die zuständige ECE-Arbeitsgruppe hat diese Arbeiten mittlerweile abgeschlossen, so daß die Anhänge der geänderten ADN-Empfehlung diesem Vorschlag angehängt werden könnten.

Ferner beschloß die ECE im Januar 1995, eine Arbeitsgruppe zur Ausarbeitung eines europäischen Übereinkommens einzusetzen, um der ADN-Empfehlung formellen Rechtsstatus zu verleihen. Mit dem Abschluß der Arbeiten auf Sachverständigenebene ist Anfang 1998 zu rechnen. Für den Fall, daß das vorgeschlagene ADN-Übereinkommen von den Vertragsstaaten angenommen wird, wird die geltende ADN-Empfehlung durch das neue Übereinkommen ersetzt.

Rechtlich verbindliche gesamteuropäische Vorschriften gelten bereits für den Gefahrguttransport auf der Straße (ADR-Übereinkommen unter der Schirmherrschaft der ECE) und auf der Schiene (RID, Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, Anhang I zu Anlage B des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)).

Die ADN-Empfehlung gilt nur für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen zwischen Mitgliedstaaten. Die Beförderung solcher Güter auf Binnenwasserstraßen innerhalb eines Landes fällt daher nicht in den Anwendungsbereich der Empfehlung. Das ADNRR gilt nur auf dem Rhein.

Dieser Vorschlag soll daher sicherstellen,

- daß dasselbe Sicherheitsniveau sowohl für die Beförderung innerhalb eines Mitgliedstaats als auch zwischen Mitgliedstaaten gewährleistet ist, indem in beiden Fällen das ADN zur Anwendung kommt, und
- daß die EG-Rechtsvorschriften an international vereinbarte Normen angeglichen werden.

Auf einzelstaatlicher Ebene haben sich die Vorschriften unterschiedlich entwickelt. Angesichts fehlender gemeinschaftlicher Rechtsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen schreiben die Mitgliedstaaten für die Inlandsbeförderung solcher Güter unterschiedliche Sicherheitsniveaus vor. Aufgrund dieser Diskrepanzen kann innerhalb der Gemeinschaft kein gleicher, ausreichend hoher Schutz gewährleistet werden. Das bedeutet, daß beispielsweise für die Beförderung in einem Mitgliedstaat vorgeschriebene zusätzliche Ausrüstungen oder Verfahren, deren erhöhte Schutzwirkung belegt ist, in anderen Mitgliedstaaten unter Umständen nicht vorgeschrieben sind.

Um eine Lösung für die obengenannten Probleme zu finden, sollten einheitliche, in der gesamten Gemeinschaft geltende Sicherheitsvorschriften für die Beförderung von gefährlichen Gütern auf Binnenwasserstraßen erlassen werden. Gemäß den erklärten politischen Zielen der Kommission im Bereich des Gefahrguttransports und im Zusammenhang mit früheren Aktivitäten des Rates bezüglich der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (Richtlinie 94/55/EG) und auf der Schiene (Richtlinie 96/49/EG) schlägt die Kommission daher mittels einer Rahmenrichtlinie für Binnenwasserstraßen vor, daß die Vorschriften für die Inlandsbeförderung künftig an die Vorschriften für die grenzüberschreitende Beförderung angeglichen werden.

Im Verlauf der Ratsdebatte über den Richtlinienvorschlag zur Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft (Richtlinie 96/50/EG<sup>3</sup>) wurde die Kommission vom Rat aufgefordert, so bald wie möglich einen Richtlinienvorschlag über die Anforderungen an die Ausbildung von Besatzungsmitgliedern bei Gefahrguttransporten vorzulegen. Die Forderung des Rats könnte am besten durch die vorgeschlagene Rahmenrichtlinie für die Beförderung gefährlicher Güter mit Binnenschiffen erfüllt werden. Anforderungen an die Ausbildung von Binnenschiffen sind bereits in den Anhängen zum ADN festgelegt (Randnummer 10 315).

---

<sup>3</sup> ABl. Nr. L 235 vom 17.9.96, S. 31.

Da diese Anhänge den Bestimmungen der vorgeschlagenen Richtlinie als Anhänge beigelegt werden, werden sie automatisch in Gemeinschaftsrecht umgesetzt. Dies schließt die Möglichkeit nicht aus, die Anhänge künftig ständig an die besten Praktiken in der Gemeinschaft anzupassen.

Die genannten Ziele lassen sich am besten erreichen, indem das ADN nicht nur auf Binnenwasserstraßen zwischen Mitgliedstaaten für die Beförderung von gefährlichen Gütern, sondern auch auf Binnenwasserstraßen innerhalb eines Mitgliedstaats für die Beförderung solcher Güter verbindlich wird. Als offensichtlicher Vorteil bei Verwendung des ADN als Grundlage für die Harmonisierung ergibt sich, daß die Gemeinschaftsvorschriften dann mit den internationalen Vorschriften übereinstimmen. Es handelt sich somit um eine Vereinfachung, die für die Mitgliedstaaten nur wenige gesetzgeberische Maßnahmen und geringen Verwaltungsaufwand bedeutet. Bezweckt wird somit die Schaffung eines harmonisierten Vorschriftenwerks zur einheitlichen Anwendung in der gesamten Gemeinschaft, wie es den Erfordernissen des Binnenmarkts entspricht.

Ein weiterer Vorteil der Verwendung des ADN ist, daß in Mittel- und Osteuropa dieselben Normen angewendet würden. Die Gemeinschaft hat Assoziierungsabkommen mit bestimmten mittel- und osteuropäischen Ländern geschlossen, die mit der Gemeinschaft durch Binnenwasserstraßen verbunden sind, nämlich mit Polen, der Tschechischen Republik, Ungarn, der Slowakei, Rumänien und Bulgarien. Gemäß den Assoziierungsabkommen haben diese Länder ihre Rechtsvorschriften an den *acquis communautaire* anzugleichen. Da die geltenden Rechtsvorschriften dieser Länder weitgehend auf dem ADN basieren, wird diese Angleichung durch die vorgeschlagene Richtlinie, die ebenfalls auf dem ADN aufbaut, vereinfacht.

Der Richtlinienvorschlag wird keine besonderen finanziellen Auswirkungen auf den Gemeinschaftshaushalt haben, und etwaige zusätzliche Kosten für die Mitgliedstaaten werden als geringfügig eingeschätzt.

**C. Rechtfertigung der Maßnahme auf Gemeinschaftsebene**

**Subsidiarität**

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

Mit der Harmonisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter innerhalb als auch zwischen Mitgliedstaaten wird die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus dieses Verkehrsträgers angestrebt.

Ferner wird eine Harmonisierung der einzelstaatlichen Vorschriften zu einem Gemeinsamen Markt bei der Erbringung von Verkehrsdienstleistungen im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter innerhalb der Gemeinschaft führen. Die Kabotage in der Binnenschifffahrt wird bereits durch die Verordnung (EWG) Nr. 3921/91 des Rates gewährleistet. Die Ersetzung der einzelstaatlichen Vorschriften durch Gemeinschaftsrecht würde bestehende Hindernisse für den freien Warenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten, soweit die Verkehrsausrüstung betroffen ist (Schiffe, Zylinder, Tanks, Verpackung, Sicherheitseinrichtungen) beseitigen.

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

Zuständig sind gemäß Artikel 75 Absatz 1 Buchstabe c EG-Vertrag die Gemeinschaft und die Mitgliedstaaten gemeinsam.

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

Für alle Mitgliedstaaten gelten bereits die Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG des Rates über die technischen Anforderungen an die Beförderung gefährlicher Güter im Straßen- und Schienenverkehr. Dies wird auch bei dieser Richtlinie der Fall sein.

Die vorgeschlagene Richtlinie ist für alle Mitgliedstaaten verbindlich. Wie bereits bei anderen EG-Richtlinien in Binnenschiffahrtsangelegenheiten (z.B. Richtlinie 82/714/EWG des Rates über die technischen Vorschriften für Binnenschiffe<sup>4</sup>) gibt diese Richtlinie jedoch Mitgliedstaaten ohne Anschluß an das europäische Binnenwasserstraßennetz die Möglichkeit, solche Beförderungen von dieser Richtlinie auszunehmen. Anderen Mitgliedstaaten bleibt die Möglichkeit, die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, die nicht mit Binnenwasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, ganz oder zum Teil von der Richtlinie auszunehmen.

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

Die Probleme können nur durch Maßnahmen auf Gemeinschaftsebene gelöst werden.

Die Probleme sind dreifacher Art:

Bestimmte Mitgliedstaaten sind bereits ADNR-Vertragstaaten und wenden das ADNR auf die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein an.

Zahlreiche bilaterale und multilaterale Übereinkünfte bestimmen jedoch Ausnahmen von den ADNR-Vorschriften zwischen ZRK-Vertragstaaten, die der Einheitlichkeit dieser Vorschriften abträglich sind.

---

<sup>4</sup> ABl. Nr. L 301 vom 28.10.1982, S. 1.

Außerdem bestehen einzelstaatliche Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter in der Binnenschifffahrt, die in größerem oder geringerem Maß auf internationalen Vorschriften beruhen. Diese einzelstaatlichen Vorschriften sind jedoch von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich, wenngleich auch eine schrittweise Angleichung an die internationalen Vorschriften festzustellen ist.

Die Ausweitung der ADN-Anforderungen auf Beförderungen innerhalb eines Mitgliedstaats würde keine allzu großen Anpassungsbemühungen der Mitgliedstaaten erfordern, da entsprechende Vorschriften auf internationaler Ebene bereits bestehen. Sie ist als Vereinfachung anzusehen, bei der auf bestehende und weithin anerkannte statt auf neu eingeführte Vorschriften zurückgegriffen wird.

Wie bereits ausgeführt, ist die Kommission am besten zur Koordinierung der Harmonisierungsbemühungen in der Lage, was dem Ziel des Richtlinienvorschlags entspricht. Durch die Übernahme bestehender Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter in das Gemeinschaftsrecht wird die Kommission zudem die Kohärenz zwischen diesen Vorschriften und anderen damit zusammenhängenden gemeinschaftsrechtlichen Aspekten besser sicherstellen können. Vergleichbare Rechtsvorschriften wurden bereits für die Beförderung gefährlicher Güter im Straßen- und Schienenverkehr innerhalb der Gemeinschaft erlassen.

- (e) *Welchen zusätzlichen Nutzen bringt die geplante Maßnahme der Gemeinschaft, und was wäre der Preis eines Nichttätigwerdens?*

Die Vorteile der vorgeschlagenen Richtlinie können wie folgt zusammengefaßt werden:

- **Sicherheit und Umweltschutz**

Die mit dem ADNR in Übereinstimmung gebrachte ADN-Empfehlung wird als technisches Vorschriftenwerk anerkannt, das -Bedingungen höchstmöglicher Sicherheit festlegt, aber nur auf die grenzüberschreitende Beförderung Anwendung findet. Die hier vorgeschlagene Richtlinie würde die Anforderungen der ADN-Empfehlung innerhalb der Gemeinschaft sowohl für die Inlandsbeförderung als auch für die grenzüberschreitende Beförderung vorschreiben und dadurch ein Mehr an Sicherheit und Umweltschutz gewährleisten. Dies liegt in unserem gemeinsamen Interesse.

- **Harmonisierung**

Ein einziges verbindliches Vorschriftenwerk würde gewährleisten, daß gleiche technische Anforderungen für die Einstufung, Verpackung, Kennzeichnung, Dokumentation und Schiffsausrüstung gelten, und es würde die gegenseitige Anerkennung von Zeugnissen vereinfachen. Dies scheint langfristig wünschenswert, um die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen zu erleichtern. Ein solcher Ansatz entspricht daher dem Konzept des Binnenmarkts und bestimmten festgelegten Zielen der gemeinsamen Verkehrspolitik, zu denen u.a. die Förderung des (umweltfreundlichen) Schiffs- und kombinierten Verkehrs und die Vermeidung von Staus im Straßenverkehr gehören. Außerdem wird es den Werften dadurch leichter gemacht, Schiffe für einen größeren Markt zu bauen, ohne dabei Ausnahmerebestimmungen beachten zu müssen.

- **Vorteile für die Beteiligten**

Ein einziges rechtlich verbindliches Vorschriftenwerk bedeutet einen geringeren Verwaltungsaufwand nicht nur für die Versender und Frachtführer, sondern auch für die Exekutivbehörden. Die Maßnahme könnte somit als Beitrag zur Rechtsvereinfachung angesehen werden.

*(f) Welche Handlungsmöglichkeiten hat die Gemeinschaft (Empfehlung, finanzielle Unterstützung, Rechtsvorschriften, gegenseitige Anerkennung)?*

Es ist davon auszugehen, daß eine Richtlinie das beste zur Verfügung stehende Mittel zur Erreichung des Ziels einheitlicher einzelstaatlicher Anforderungen auf diesem Gebiet ist, das bereits zu einem gewissen Grad durch Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten geregelt ist. Eine Richtlinie würde es flexibel ermöglichen, bestehende einzelstaatliche Vorschriften zu ändern, statt diese aufgeben zu müssen, was bei Erlass einer Verordnung der Fall wäre. Eine Empfehlung ist aufgrund der empfindlichen Sicherheitsaspekte bei dieser Verkehrsart als unzureichend anzusehen. Eine finanzielle Unterstützung würde eindeutig nicht ausreichen.

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

Das ADN in seiner jetzigen Form ist komplex und in seinen technischen Bestimmungen sehr detailliert. Die Kommission beabsichtigt nicht, die Komplexität dieser Vorschriften durch die Ausarbeitung zusätzlicher Anforderungen zu erhöhen, sondern - soweit möglich - das bestehende ADN für die internationale Beförderung heranzuziehen und es den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, es in ihr Recht umzusetzen, wobei den Mitgliedstaaten die Mittel zur Durchsetzung und die Umsetzung dieser Rechtsvorschrift überlassen bleibt.

#### **D. Kohärenz mit anderen Bereichen der Gemeinschaftspolitik**

Wie bereits ausgeführt, bezweckt diese Richtlinie die Schaffung eines Werks mit Sicherheitsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, das einheitlich in der gesamten Gemeinschaft gilt.

Neben der Verfolgung dieses Ziels soll die Rechtsvorschrift auch die Kohärenz mit anderen Bereichen der Gemeinschaftspolitik, insbesondere mit folgenden Rechtsvorschriften, gewährleisten:

- Richtlinien 94/55/EG<sup>5</sup> und 96/49/EG<sup>6</sup> des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße und für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter.

Diese Richtlinien verfolgen hinsichtlich des Straßen- und Schienenverkehrs dasselbe Ziel wie die vorgeschlagene Richtlinie hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen. Die Annahme dieses Vorschlags zur Binnenschifffahrt wird die erwünschte Wettbewerbsgleichheit zwischen den Verkehrsträgern bei der Beförderung gefährlicher Güter gewährleisten.

- Richtlinie 96/35/EG<sup>7</sup> des Rates über die Bestellung und die berufliche Befähigung von Sicherheitsberatern für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, Schiene oder Binnenwasserstraßen.

Diese Richtlinie wird gewährleisten, daß Unternehmen, die gefährliche Güter befördern oder im Zusammenhang mit der Beförderung be- oder abladen, die Vorschriften durch die Bestellung von entsprechend geschulten Sicherheitsberatern einhalten.

---

<sup>5</sup> ABl. Nr. L 319 vom 12.12.1994, S. 7; geändert durch die Richtlinie 96/86/EG der Kommission (ABl. Nr. L 335 vom 24.12.1996, S. 43).

<sup>6</sup> ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996, S. 25; geändert durch die Richtlinie 96/87/EG der Kommission (ABl. Nr. L 335 vom 24.12.1996, S. 45).

<sup>7</sup> ABl. Nr. L 145 vom 19.6.1996, S. 10.

- Richtlinien 90/219/EWG<sup>8</sup> und 90/220/EWG<sup>9</sup> des Rates über die Anwendung genetisch veränderter Mikroorganismen in geschlossenen Systemen und über die absichtliche Freisetzung genetisch veränderter Organismen in die Umwelt, sowie Richtlinie 90/679/EWG<sup>10</sup> über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch biologische Arbeitsstoffe bei der Arbeit.

Diese Richtlinien decken die Beförderung der genannten Güter nicht ab. Dieser Aspekt ist zur Zeit nur hinsichtlich der internationalen Beförderung im Rahmen des ADN abgedeckt. Der Richtlinienvorschlag bezweckt folglich die Schließung dieser Lücke, indem für die Beförderung dieser Güter im Inland dieselben Sicherheitsbestimmungen wie für die internationale Beförderung vorgeschrieben werden. Hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter im Straßen- und Schienenverkehr wurde im übrigen auf dieselbe Weise vorgegangen.

- Richtlinie 89/391/EWG<sup>11</sup> des Rates über die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer bei der Arbeit.
- Vorschläge für Richtlinien des Rates über Mindestanforderungen an die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei Beförderungstätigkeiten und an Arbeitsplätze auf Beförderungsmitteln sowie über den Schutz der Arbeitnehmer vor Gefahren durch chemische Stoffe.
- Richtlinie 96/82/EG<sup>12</sup> des Rates zur Beherrschung der Gefahren bei schweren Unfällen mit gefährlichen Stoffen.

---

<sup>8</sup> ABl. Nr. L 117 vom 8.5.1990, S. 1; geändert durch die Richtlinie 94/51/EG der Kommission (ABl. Nr. L 297 vom 18.11.1994, S. 29).

<sup>9</sup> ABl. Nr. L 117 vom 8.5.1990, S. 15; geändert durch die Richtlinie 94/15/EG der Kommission (ABl. Nr. L 103 vom 22.4.1994, S. 20).

<sup>10</sup> ABl. Nr. L 374 vom 31.12.1990, S. 1; geändert durch die Richtlinie 95/30/EG der Kommission (ABl. Nr. L 155 vom 6.7.1995, S. 41).

<sup>11</sup> ABl. Nr. L 183 vom 29.6.1989, S. 1.

<sup>12</sup> ABl. Nr. L 10 vom 14.1.1997, S. 13.

- Verordnung (EWG) Nr. 259/93<sup>13</sup> des Rates zur Überwachung und Kontrolle der Verbringung von Abfällen in der, in die und aus der Europäischen Gemeinschaft.
- Richtlinie 67/548/EWG<sup>14</sup> des Rates zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Stoffe.

Diese Vorschriften gelten nicht für die Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung gefährlicher Güter zur Beförderung; dieser Aspekt wird durch einzelstaatliche und internationale Rechtsvorschriften für die Beförderung abgedeckt. Da es hierfür bezüglich der Beförderung keine gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften gibt, soll der Richtlinienvorschlag diese Lücke schließen.

Die Kommission wird sich entsprechend ihrer Zusage und den Zusagen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der langfristigen Ziele von Kapitel 19 der Agenda 21 der UNCED-Konferenz in Rio de Janeiro vom Juni 1992 aktiv innerhalb der Organisationen der Vereinten Nationen, z.B. den zuständigen UN-Verkehrsgremien, an der Harmonisierung der Einstufungssysteme beteiligen. Gemäß den Schlußfolgerungen der UNCED-Konferenz ist die Gemeinschaft zur Harmonisierung der einzelstaatlichen und internationalen Vorschriften für die Einstufung und Kennzeichnung gefährlicher Güter verpflichtet.

---

<sup>13</sup> ABl. Nr. L 30 vom 06.2.1993, S. 1; zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 120/97 des Rates (ABl. Nr. L 22 vom 24.1.1997, S. 14)

<sup>14</sup> ABl. Nr. L 196 vom 16.8.1967, S. 1; zuletzt geändert durch die Richtlinie 96/56/EG des Rates und des Europäischen Parlaments (ABl. Nr. L 236/35 vom 18.9.1996).

**E. Inhalt des Vorschlags**

**Artikel 1**

**Absatz 1** bestimmt den Anwendungsbereich der vorgeschlagenen Richtlinie.

**Absatz 2** räumt Mitgliedstaaten die Möglichkeit ein, die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, die nicht mit dem Binnenwasserstraßennetz anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, von der Richtlinie auszunehmen. Absatz 2 beruht auf ähnlichen Bestimmungen in anderen gemeinschaftlichen Rechtsakten zur Binnenschifffahrt.

**Absatz 3** schließt Schiffe aus dem Anwendungsbereich aus, die der Beförderung gefährlicher Güter dienen und der Kontrolle der Streitkräfte eines Mitgliedstaats unterliegen.

**Absatz 4** legt die Bauvorschriften für Seeschiffe fest, die auf Binnenwasserstraßen im Gebiet der Gemeinschaft betrieben werden.

**Absatz 5** erlaubt den Mitgliedstaaten, einzelstaatliche Vorschriften beizubehalten, die nicht durch die Anhänge dieser Richtlinie abgedeckt werden, sofern diese Rechtsvorschriften mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang stehen. Einzelstaatliche Vorschriften für die Untersuchung von Schiffen, die gefährliche Güter befördern, und die Anforderungen an Klassifikationsgesellschaften und für die Schiffsuntersuchung zuständigen Stellen dürfen nicht erweitert werden.

**Artikel 2** definiert die wesentlichen im Richtlinienentwurf verwendeten Begriffe.

**Artikel 3** bestimmt, daß die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats erlaubt ist, sofern sie gemäß den Anforderungen der Richtlinie, insbesondere den Anforderungen der Anhänge, erfolgt.

#### Artikel 4

**Absatz 1** bestimmt, daß für Schiffe, die gefährliche Güter auf den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Binnenwasserstraßen befördern, ein Gemeinschaftszeugnis gemäß dem Verfahren der Randnummer 10 282 von Anhang B.1 und der Randnummer 210 282 von Anhang B.2 dieser Richtlinie auszustellen ist (Zulassungszeugnis). Das Zulassungszeugnis bestätigt, daß das Schiff untersucht worden ist und Bau und Ausrüstung den anwendbaren Vorschriften der Anhänge A, B.1 und B.2 dieser Richtlinie entsprechen.

**Absatz 2** bestimmt, daß Schiffe mit einem nach ADNR ausgestellten Zeugnis gefährliche Güter im gesamten Gebiet der Gemeinschaft unter den in diesem Zeugnis angegebenen Bedingungen befördern dürfen. Diese Bestimmung trägt der guten Sicherheitspraxis der Rheinuferstaaten, auf deren Rechtsvorschriften dieser Vorschlag beruht, Rechnung und vermeidet Mehrfacharbeiten und zusätzliche Kosten für die Betreiber.

**Absatz 3** führt ein Verzeichnis von Stellen ein, die zur Durchführung der Untersuchungen gemäß Randnummern 10 282 und 210 282 des ADN befugt sind.

**Absatz 4** bestimmt, daß das von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ausgestellte Zulassungszeugnis von allen anderen Mitgliedstaaten anzuerkennen ist.

#### Artikel 5

**Absatz 1** gibt den Mitgliedstaaten das Recht, die Beförderung bestimmter gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen in ihrem Hoheitsgebiet zu regeln oder zu untersagen, sofern dem ausschließlich andere Gründe als die Sicherheit zugrunde liegen.

**Absatz 2** betrifft Bau und Ausrüstung von Schiffen, die bei Inkrafttreten der Richtlinie bereits in Betrieb sind.

**Absatz 3** legt fest, welche Rechte die Mitgliedstaaten bei Unfällen oder Vorfällen haben.

**Absatz 4** fügt eine Ausnahme für Dioxine und Furane ein, wonach am 31. Dezember 1998 geltende einzelstaatliche Vorschriften beibehalten werden dürfen.

**Absatz 5** bezieht sich auf einzelstaatliche Vorschriften für den Fährverkehr.

## Artikel 6

**Absatz 1** bezweckt die Vereinfachung der multimodalen Beförderung durch Anerkennung der Anforderungen für die sichere Beförderung gefährlicher Güter im See- oder Landtransport. Diese verkehrsträgerspezifischen Vorschriften beruhen stärker auf globalen UN-Empfehlungen zum multimodalen Verkehr, als dies beim ADN beim jetzigen Stand der Harmonisierung der Fall ist.

**Absatz 2** erlaubt Abweichungen von der Anforderung in den Anhängen A, B.1 und B.2 dieser Richtlinie, wonach die Kennzeichnung und Dokumentation bezüglich der Beförderung in mehreren Sprachen zu erfolgen hat, wenn die Beförderung auf das Hoheitsgebiet eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt ist. Diese Bestimmung läßt auch ein anderes Format dieser Dokumentation zu.

**Absatz 3** ermöglicht es den Mitgliedstaaten nach Konsultation der Kommission gemäß dem Verfahren des Artikels 9, einzelne Beförderungen, für die eine rechtzeitige Änderung der Anhänge nicht möglich ist, von den Vorschriften der Anhänge A, B.1 und B.2 dieser Richtlinie freizustellen.

## Artikel 7

**Absatz 1** bestimmt, daß die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen von oder nach Drittländern gemäß den Bestimmungen der Anhänge dieser Richtlinie durchzuführen sind. In den Fällen, in denen die Gemeinschaft jedoch Übereinkünfte mit Drittländern getroffen hat, die die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen abdecken, gelten die Bestimmungen dieser Übereinkünfte.

**Absatz 2** bietet die Möglichkeit, in Drittländern registrierte Schiffe von einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft gemäß Anhang C dieser Richtlinie untersuchen zu lassen und ein entsprechendes Zeugnis auszustellen, so daß keine weitere besondere Schiffsuntersuchung mehr nötig ist.

**Artikel 8 und 9** legen das Ausschußverfahren für die weitere Harmonisierung der Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen fest. Insbesondere soll damit neuen Bestimmungen des ADN Rechnung getragen werden. Im Fall von Änderungen der spezifischen Gefahrenklassen der Anhänge A, B.1. und B.2, z.B. bei radioaktiven Stoffen, wird der eingesetzte Ausschuß die Meinung von Sachverständigen dieses Gebiets berücksichtigen.

**Artikel 10, 11 und 12:** Keine Bemerkungen.

**Anhang A:** Begriffsbestimmungen und allgemeine Vorschriften. Stoffaufzählung und besondere Vorschriften für die einzelnen Klassen.

**Anhänge B.1 und B.2:** Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter in Versandstücken oder in loser Schüttung und in Tank Schiffen.

**Anhang C:** Verzeichnis der anerkannten Klassifikationsgesellschaften.

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates  
zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten  
für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75 Artikel 1 Absatz c,

auf Vorschlag der Kommission<sup>1</sup>,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>2</sup>,

in Zusammenarbeit mit dem Europäischen Parlament gemäß dem Verfahren des Artikels 189 c des EG-Vertrags<sup>3</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

In den letzten Jahren hat die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen erheblich zugenommen, so daß die Gefahr von Unfällen gestiegen ist. Es sind daher Maßnahmen zu ergreifen, mit denen sichergestellt wird, daß solche Beförderungen unter den bestmöglichen Sicherheitsbedingungen erfolgen.

---

<sup>1</sup> ABl. Nr. C ...

<sup>2</sup> ABl. Nr. C ...

<sup>3</sup> ...

Die Empfehlung hinsichtlich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) legt einheitliche Regeln für die sichere internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen fest, die mit der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) in Einklang stehen. Es ist folglich wünschenswert, den Anwendungsbereich dieser Vorschriften auf den Inlandsverkehr auszudehnen, um die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen in der Gemeinschaft zu harmonisieren.

Diese Richtlinie bezweckt - wie die Richtlinien 94/55/EG<sup>4</sup> und 96/49/EG<sup>5</sup> des Rates für den Gefahrguttransport auf der Straße und die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter - die Angleichung einzelstaatlicher und internationaler Vorschriften im Zuge der weiteren Harmonisierung zur Erhöhung der Transportsicherheit, zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen und zur Erleichterung der Verkehrsabwicklung. Diese Richtlinie entspricht auch den Anforderungen des Rates an die Gefahrgutschulung von Binnenschiffsbesatzungen.

Diese Rechtsvorschriften sind im Einklang mit dem Subsidiaritätsprinzip anzugleichen, um ein hohes Sicherheitsniveau im inländischen und internationalen Verkehr zu gewährleisten, die Beseitigung von Wettbewerbsverfälschungen durch die Erleichterung des freien Waren- und Dienstleistungsverkehrs innerhalb der Gemeinschaft sicherzustellen und für die Kohärenz mit anderen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zu sorgen.

Die Vorschriften dieser Richtlinie stehen den Verpflichtungen, zu denen sich die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten gemäß den Zielen der Agenda 21, Kapitel 19, der UNCED-Konferenz von Rio de Janeiro vom Juni 1992 bekannt haben, eine künftige Harmonisierung der Systeme zur Einstufung gefährlicher Stoffe anzustreben, nicht entgegen.

---

<sup>4</sup> ABl. Nr. L 319 vom 12.12.1994, S. 7; geändert durch die Richtlinie 96/86/EG der Kommission (ABl. Nr. L 335 vom 24.12.1996, S. 43).

<sup>5</sup> ABl. Nr. L 235 vom 17.9.1996, S. 25; geändert durch die Richtlinie 96/87/EG der Kommission (ABl. Nr. L 335 vom 24.12.1996, S. 45).

Gegenwärtig bestehen keine spezifischen gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Sicherheitsbedingungen für den Transport von biologischen Arbeitsstoffen und genetisch veränderten Organismen, die unter die Richtlinien 90/219/EWG<sup>6</sup>, 90/220/EWG<sup>7</sup> und 90/676/EWG<sup>8</sup> fallen, auf Binnenwasserstraßen.

Die Vorschriften dieser Richtlinie berühren nicht die Anwendung anderer Rechtsvorschriften der Gemeinschaft im Bereich des Arbeitnehmer- und des Umweltschutzes.

Es bleibt den Mitgliedstaaten unbenommen, Beförderungen gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, die nicht von dieser Richtlinie erfaßt werden, zu regeln. -

Jeder Mitgliedstaat muß das Recht haben, die Inlandsbeförderung bestimmter gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen zu regeln oder zu untersagen, sofern dem andere Gründe als die Sicherheit zugrunde liegen.

Die Mitgliedstaaten können Fährverkehre, die ausschließlich zum Zweck der Überquerung einer Binnenwasserstraße oder eines Hafengebiets betrieben werden, von den Anforderungen der technischen Anhänge dieser Richtlinie ausnehmen, um den örtlichen Gegebenheiten und den sehr unterschiedlichen Typen von Fährschiffen Rechnung zu tragen.

Die Einführung neuer technischer und industrieller Entwicklungen darf nicht behindert werden. Daher sollten zeitlich beschränkt Abweichungen zugelassen werden.

Die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen nach oder aus einem Drittland ist gestattet, sofern sie gemäß den Anforderungen des ADN erfolgt.

Die schnelle Anpassung dieser Richtlinie an den technischen Fortschritt, insbesondere durch die Annahme neuer Bestimmungen des ADN, muß möglich sein. Zu diesem Zweck sollte der gemäß Artikel 9 der Richtlinie 94/55/EG eingesetzte Ausschuß tätig werden -

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

---

<sup>6</sup> ABl. Nr. L 117 vom 8.5.1990, S. 1.

<sup>7</sup> ABl. Nr. L 117 vom 8.5.1990, S. 15.

<sup>8</sup> ABl. Nr. L 374 vom 31.12.1990, S. 1.

## **Kapitel I**

### **Anwendungsbereich, Begriffsbestimmungen und Allgemeines**

#### **Artikel 1**

(1) Diese Richtlinie gilt für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen innerhalb von Mitgliedstaaten und zwischen Mitgliedstaaten.

(2) Die Mitgliedstaaten können die Beförderung gefährlicher Güter auf schiffbaren Wasserstraßen, die nicht durch Binnenwasserstraßen mit Binnenwasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind, von der Anwendung dieser Richtlinie oder von Teilen dieser Richtlinie ausnehmen.

(3) Diese Richtlinie gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen mit Schiffen der Streitkräfte oder mit Schiffen, für die die Streitkräfte verantwortlich sind.

(4) Seeschiffe, die auf den im ersten Absatz genannten Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft betrieben werden, müssen den Bauvorschriften der Randnummern 120 100 bis 120 295 von Anhang B.1 dieser Richtlinie entsprechen.

(5) Diese Richtlinie läßt das Recht eines Mitgliedstaats unangetastet, unter Beachtung des Gemeinschaftsrechts spezifische Sicherheitsanforderungen für die inländische oder die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter mit Schiffen beizubehalten, sofern der betreffende Bereich nicht von den Anhängen dieser Richtlinie abgedeckt wird, unter anderem hinsichtlich

- a) Vorschriften bezüglich der Transportsicherheitsbehörden einschließlich der Schifffahrtspolizei;
- b) Vorschriften für die Untersuchung von Schiffen, die gefährliche Güter befördern, und hinsichtlich der Durchführung dieser Untersuchungen;

c) Anforderungen an Schiffsuntersuchungsstellen und Klassifikationsgesellschaften.

Einzelstaatliche Bestimmungen betreffend die Buchstaben b und c dürfen nicht erweitert werden. Die betreffenden Vorschriften sind nicht mehr anzuwenden, falls das Gemeinschaftsrecht ähnliche Maßnahmen verbindlich vorschreibt.

**Artikel 2**

Im Sinne dieser Richtlinie

- bezeichnet 'ADN' die technischen Anhänge der Empfehlung hinsichtlich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, die in Genf verabschiedet wurden und die dieser Richtlinie in der am 1. Januar 1997 geltenden Fassung angehängt sind;
- ist 'ADNR' die Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein in der am 1. Januar 1997 geltenden Fassung;
- sind 'gefährliche Güter' diejenigen Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung in den Anhängen dieser Richtlinie verboten oder nur unter bestimmten Bedingungen erlaubt ist;
- ist 'Beförderung' jeder Vorgang, bei dem gefährliche Güter mit Schiffen auf Binnenwasserstraßen zwischen Mitgliedstaaten oder auf Binnenwasserstraßen eines Mitgliedstaats befördert werden, einschließlich des Beladens, Entladens oder Umladens auf andere Verkehrsträger oder von anderen Verkehrsträgern sowie der durch die Umstände der Beförderung erforderlichen Halte, die unter die Anhänge dieser Richtlinie fallen, unbeschadet der für solche Vorgänge geltenden haftungsrechtlichen Bestimmungen der Mitgliedstaaten;
- ist 'Fährverkehr' eine Beförderung, die ausschließlich zum Zweck des Überquerens einer Binnenwasserstraße oder eines Hafengebiets durchgeführt wird.

### Artikel 3

(1) Unbeschadet der Bestimmungen von Artikel 6 dürfen gefährliche Güter, deren Beförderung in den Bestimmungen der Anhänge dieser Richtlinie untersagt ist, mit Schiffen auf Binnenwasserstraßen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats nicht befördert werden.

(2) Sofern diese Richtlinie nichts anderes bestimmt, und unbeschadet der Regeln für den Marktzugang von Binnenschiffahrtsunternehmen sowie der Regeln für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, ist die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen unter der Voraussetzung erlaubt, daß die in den folgenden Anhängen festgelegten Bedingungen erfüllt sind:

- Vorschriften über die gefährlichen Stoffe und Gegenstände (Anhang A);
- Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter in Versandstücken oder in loser Schüttung (Anhang B.1);
- Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter in Tankschiffen (Anhang B.2).

### Artikel 4

(1) Für Schiffe, die gefährliche Güter auf den in Artikel 1 Absatz 1 genannten Wasserstraßen befördern, ist ein Gemeinschaftszeugnis gemäß dem in Randnummer 10 282 von Anhang B.1 und Randnummer 210 282 von Anhang B.2 festgelegten Verfahren auszustellen. Ein von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats ausgestelltes Gemeinschaftszeugnis bestätigt, daß das Schiff untersucht wurde und Bau und Ausrüstung den anwendbaren Vorschriften der Anhänge A, B.1 und B.2 dieser Richtlinie entsprechen. Das Zeugnis ist an Bord des Schiffs mitzuführen.

(2) Unbeschadet Absatz 1 dürfen alle Schiffe, die über ein Zeugnis verfügen, das nach der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) in der am 1. Januar 1997 geltenden Fassung erteilt wurde, gefährliche Güter im gesamten Gebiet der Gemeinschaft unter den in diesem Zeugnis festgelegten Bedingungen befördern.

(3) Jeder Mitgliedstaat stellt ein Verzeichnis der Stellen auf, die zur Durchführung von Untersuchungen gemäß Randnummer 10 282 von Anlage B.1 und Randnummer 210 282 von Anlage B.2 ermächtigt sind, und übermittelt dieses Verzeichnis der Kommission und den übrigen Mitgliedstaaten. Anlage C enthält das Verzeichnis der anerkannten Klassifikationsgesellschaften.

(4) Ein von der zuständigen Behörde eines Mitgliedstaats nach Absatz 1 erteiltes Zeugnis wird von allen übrigen Mitgliedstaaten anerkannt.

## **Kapitel II**

### **Abweichungen, Einschränkungen und Ausnahmen**

#### **Artikel 5**

(1) Unbeschadet anderer Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts darf jeder Mitgliedstaat die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen in seinem Hoheitsgebiet regeln oder untersagen, sofern dem ausschließlich andere Gründe als die Sicherheit bei der Beförderung zugrunde liegen, insbesondere Gründe der nationalen Sicherheit oder des Umweltschutzes.

(2) Ein Mitgliedstaat kann die Nutzung eines Schiffs, für das ein gültiges Zeugnis für die Beförderung gefährlicher Güter gemäß den einzelstaatlichen Rechtsvorschriften dieses Mitgliedstaats erteilt wurde, innerhalb seines Hoheitsgebiet bis zum Ende der Geltungsdauer des Zeugnisses erlauben.

(3) Ist ein Mitgliedstaat anlässlich eines Unfalls oder Vorfalls der Auffassung, daß die anwendbaren Sicherheitsvorschriften zur Begrenzung der von der Beförderung ausgehenden Gefahren nicht ausreichen, und besteht die dringende Notwendigkeit, tätig zu werden, teilt der Mitgliedstaat der Kommission die von ihm ins Auge gefaßten Maßnahmen in der Planungsstufe mit. Gemäß dem Verfahren des Artikels 9 entscheidet die Kommission, ob sie die Umsetzung der fraglichen Maßnahmen zuläßt, und bestimmt deren Dauer. Die Kommission kann die Anhänge dieser Richtlinie gemäß dem Verfahren des Artikels 9 ändern.

(4) Die Mitgliedstaaten dürfen alle einzelstaatlichen Vorschriften, die am 31. Dezember 1998 für die Beförderung und die Verpackung von Stoffen gelten, die Dioxine oder Furane enthalten, beibehalten, bis entsprechende Vorschriften in die Anhänge dieser Richtlinie aufgenommen wurden. Diese Vorschriften dürfen nicht erweitert oder strenger gefaßt werden. Die Mitgliedstaaten teilen diese einzelstaatlichen Vorschriften der Kommission mit, die die übrigen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis setzt.

(5) Ein Mitgliedstaat darf innerhalb seines Hoheitsgebiets einzelstaatliche Vorschriften für den Fährverkehr erlassen, die von den Vorschriften der Anhänge dieser Richtlinie abweichen. Diese Abweichungen sind auf dem technischen Zeugnis des Fährschiffs einzutragen.

#### Artikel 6

(1) Jeder Mitgliedstaat darf die Beförderung gefährlicher Güter, die gemäß internationaler Anforderungen an den See- oder Landtransport eingestuft, verpackt und gekennzeichnet sind, auf Binnenwasserstraßen in seinem Hoheitsgebiet erlauben, sofern die Beförderung auch eine Beförderung auf dem See- oder Landweg einschließt.

(2) Die Vorschriften der Anhänge dieser Richtlinie betreffend den Gebrauch von Sprachen für entsprechende Kennzeichnungen oder Dokumente gelten nicht für Beförderungen, die auf Binnenwasserstraßen innerhalb des Hoheitsgebiets eines einzigen Mitgliedstaats beschränkt sind. Ein Mitgliedstaat kann für Beförderungen, die ausschließlich auf Binnenwasserstraßen innerhalb seines Hoheitsgebiets erfolgen, den Gebrauch von anderen als den in den Anhängen angegebenen Sprachen erlauben.

(3) Ein Mitgliedstaat kann nach Anhörung der Kommission innerhalb seines Hoheitsgebiets Ad-hoc-Beförderungen gefährlicher Güter oder Beförderungen, die durch die Anhänge verboten sind, oder Beförderungen, die unter anderen als den in den Anhängen festgelegten Bedingungen durchgeführt werden, erlauben, sofern die einzelstaatlichen Anforderungen an das Sicherheitsniveau erfüllt und unter genau festgelegten Bedingungen streng kontrolliert werden.

#### Artikel 7

(1) Vorbehaltlich einzelstaatlicher oder gemeinschaftlicher Vorschriften über den Marktzugang ist die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen zwischen dem Gebiet der Gemeinschaft und Drittländern erlaubt, sofern sie die Anforderungen der Anhänge dieser Richtlinie erfüllt. Hat die Gemeinschaft jedoch Übereinkünfte mit Drittländern geschlossen, die die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen betreffen, gelten die Vorschriften dieser Übereinkünfte.

(2) Die Mitgliedstaaten verzichten auf eine besondere Untersuchung von Schiffen, die in Drittländern registriert sind, wenn das Zeugnis einer anerkannten Klassifikationsgesellschaft nach Anhang C bestätigt, daß Bau und Ausrüstung des Schiffs den Vorschriften der Anhänge A, B.1 und B.2 entsprechen.

### **Kapitel III**

#### **Schlußbestimmungen**

##### **Artikel 8**

Die Änderungen, die zur Anpassung der Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt in den von dieser Richtlinie betroffenen Gebieten erforderlich sind, insbesondere um Änderungen der entsprechenden Vorschriften des ADN Rechnung zu tragen, werden gemäß dem Verfahren des Artikels 9 vorgenommen.

##### **Artikel 9**

(1) Die Kommission wird durch den nach Artikel 9 der Richtlinie 94/55/EG<sup>9</sup> eingesetzten Ausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter, im folgenden als "der Ausschuß" bezeichnet, unterstützt.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt - gegebenenfalls nach Abstimmung - seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage festsetzen kann.

(3) Die Stellungnahme wird in das Protokoll des Ausschusses aufgenommen. Darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

---

<sup>9</sup> ABl. Nr. L 319 vom 12.12.1994, S. 7.

- (4) Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

#### Artikel 10

- (1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie nachzukommen, vor dem 1. Januar 1999 in Kraft. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis. Sie wenden diese Rechts- und Verwaltungsvorschriften ab dem 1. Januar 1999 an.

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

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

- (3) Die Mitgliedstaaten legen für den Fall einer Nichteinhaltung der einzelstaatlichen Vorschriften zur Umsetzung dieser Richtlinie einen Strafenkatalog fest und treffen alle erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß diese Strafen auch durchgesetzt werden. Die Strafen müssen wirksam und verhältnismäßig sein und abschreckenden Charakter haben. Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission die entsprechenden Bestimmungen vor dem in Absatz 1 genannten Datum mit, spätere Änderungen dieser Bestimmungen werden so bald wie möglich mitgeteilt.

### Artikel 11

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

### Artikel 12

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel, den

Im Namen des Rates

Der Präsident

### **Anhang A**

Der Anhang umfaßt die Randnummern 0 001 bis 6 999 von Anlage A der Empfehlung hinsichtlich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) in ihrer am 1. Januar 1997 gültigen Fassung, wobei 'Vertragspartei' durch 'Mitgliedstaat' ersetzt wird.

Anmerkung: Der Anhang wird in allen Amtssprachen der Gemeinschaft veröffentlicht, sobald eine konsolidierte Fassung in allen Sprachen verfügbar ist.

---

### **Anhänge B.1 und B.2**

Der Anhang umfaßt die Randnummern 10 000 bis 331 999 der Anlagen B.1 und B.2 der Empfehlung hinsichtlich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) in ihrer am 1. Januar 1997 gültigen Fassung, wobei 'Vertragspartei' durch 'Mitgliedstaat' ersetzt wird.

Anmerkung: Der Anhang wird in allen Amtssprachen der Gemeinschaft veröffentlicht, sobald eine konsolidierte Fassung in allen Sprachen verfügbar ist.

---

### **Anhang C**

Verzeichnis der anerkannten Klassifikationsgesellschaften

- 1 Germanischer Lloyd
- 2 Bureau Veritas
- 3 Lloyd's Register of Shipping

26.09.97

## **Beschluß**

### **des Bundesrates**

---

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen

KOM(97) 367 endg.; Ratsdok. 10048/97

Der Bundesrat hat in seiner 716. Sitzung am 26. September 1997 gemäß §§ 3 und 5 EUZBLG die folgende Stellungnahme beschlossen:

1. Der Bundesrat unterstützt das mit der Richtlinie verfolgte Ziel nach einer Harmonisierung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter sowohl innerhalb als auch zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft. Er hat jedoch Bedenken, ob die in der Richtlinie getroffenen Regelungen zur Erreichung dieses Ziels sowohl im nationalen als auch im internationalen Rahmen ausreichend und geeignet sind. Für diese Bewertung sprechen folgende Erwägungen:

- Die wichtigste Wasserstraße in der Europäischen Gemeinschaft, der Rhein, kann aus völkerrechtlichen Gründen von der Richtlinie nicht erfaßt werden. Der Transport gefährlicher Güter auf dieser Wasserstraße unterliegt auch weiterhin der aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte vom 17. Oktober 1868 von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt (ZKR) beschlossenen Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR). Die ZKR ist eine ständige diplomatische Konferenz, ihr gehört neben den Rheinanliegerstaaten Schweiz, Frankreich, der Bundesrepublik Deutschland und den Niederlanden auch Belgien an. Bisherige Richtlinien des Rates, die die Kompetenzen der ZKR berühren konnten, haben daher auch klargestellt, daß die aufgrund der Revidierten Rheinschiffahrtsakte geschaffenen Regelungen unberührt bleiben.

Bei Inkrafttreten der o.g. Richtlinie unterläge der Transport gefährlicher Güter auf Binnenschiffen in der Europäischen Gemeinschaft somit auch weiterhin unterschiedlichen Regelungen.

- Ein Inkrafttreten der o.g. Richtlinie würde zudem die auf den deutschen Wasserstraßen bestehende einheitliche Behandlung des Transports gefährlicher Güter gefährden. Die ADNR-Verordnung der ZKR wurde durch Verordnungen der Bundesregierung für den Rhein und alle übrigen Bundeswasserstraßen sowie die schiffbaren Landesgewässer eingeführt. Mit Inkrafttreten der Richtlinie würde für den Rhein weiterhin das ADNR gelten; die übrigen Wasserstraßen unterlägen jedoch den Bestimmungen der von der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (ECE) herausgegebenen Empfehlung hinsichtlich der internationalen Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenschiffen (ADN), deren technische Anhänge der Richtlinie beigelegt sind. Zu deren Inhalt wird in der Richtlinie lediglich ausgeführt, daß sie mit dem ADNR "in Einklang stehen" (Seite 18 des Richtlinienentwurfs). Die Beibehaltung der bestehenden Rechtsvereinheitlichung in der Bundesrepublik Deutschland kann jedoch nur gewährleistet werden, wenn beide Regelwerke identisch sind.

Hierbei ist zudem zu berücksichtigen, daß ein (verbindliches) ADN-Übereinkommen insgesamt noch in der Entwurfsphase ist und voraussichtlich nicht bis zum Inkraftsetzen der Richtlinie zum 1. Januar 1999 fertiggestellt sein wird (Artikel 10 Abs. 1). Grundlage für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenschiffen sollte daher zur Zeit nur das ADNR sein.

- Im Richtlinienentwurf sind keine Regelungen aufgenommen, die Verfahren zu einer Angleichung bzw. einer Abstimmung mit den ADNR-Vorschriften beschreiben. Die in der Begründung enthaltene Ausführung (Seite 2 des Richtlinienentwurfs), wonach der Binnenverkehrsausschuß der ECE zugestimmt hat, "daß der Wortlaut des ADN in Anlehnung an die Erfordernisse des ADNR aktualisiert wird", gibt nur Hinweise auf eine derzeit beabsichtigte grundsätzliche Anpassung des ADN an das ADNR. Über die Berücksichtigung der zukünftigen Entwicklung dieser beiden Regelungen werden keine Aussagen getroffen.

Diese "statische" Ausrichtung zeigt sich auch in der Verweisung auf die ADNR-Verordnung in der am 1. Januar 1997 geltenden Fassung (Artikel 2, 2. Tiert). Hier wäre eine dynamische Verweisung angebracht.

- Bei Änderungen der Anhänge der Richtlinie haben die Mitgliedstaaten und damit auch die Staaten, die zugleich Mitglied der ZKR sind, nur einen geringen Einfluß. Somit bleibt auch die Möglichkeit der Harmonisierung der beiden Rechtsvorschriften über eine Berücksichtigung neuerer Entwicklung des ADNR ungewiß.

Die Verfahrensvorschriften der Artikel 8 und 9 lassen der Europäischen Kommission für Änderungen der Anhänge, die zur Anpassung der Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt erforderlich sind, einen großen Spielraum. Die Kommission wird zwar nach Artikel 9 Abs. 1 durch den nach Artikel 9 der Richtlinie 94/55/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für Gefahrguttransporte auf der

Straße eingesetzten Ausschuß für die Beförderung gefährlicher Güter unterstützt. Nach Artikel 9 Abs. 4 berücksichtigt die Kommission "soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses". Zum weiteren Verfahrensablauf bei einer Nichtübereinstimmung zwischen der Stellungnahme des Ausschusses und dem Vorschlag der Kommission werden im Gegensatz zur Richtlinie 94/55/EG keine Regelungen getroffen. Diese Richtlinie sieht in diesem Fall einen Beschluß des Rates mit qualifizierter Mehrheit vor. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb für einen Ausschuß, der für die Anpassung der Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt zuständig ist, je nachdem, ob gefährliche Güter mit dem Binnenschiff oder dem Lkw transportiert werden, unterschiedliche Vorschriften gelten sollen.

- Die Richtlinie bringt selbst im Rahmen ihres Geltungsbereichs kurzfristig keine Harmonisierung. Es fehlt eine einheitliche Übergangsregelung für schon zugelassene Binnenschiffe.
2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, sich bei der EU dafür einzusetzen, daß auch in der Binnenschifffahrt beim Be- und Entladen, beim Entgasen sowie beim Reinigen der Ladetanks von Binnenschiffen, in denen gefährliche Güter befördert wurden, emissionsmindernde Maßnahmen, wie diese bei anderen Anlagen bereits Stand der Technik sind, vorgesehen werden.

Konkrete Fälle haben gezeigt, daß es notwendig ist, neben dem Arbeits- und dem Gewässerschutz auch die Belange der Luftreinhaltung durch entsprechende Regelungen besonders zu berücksichtigen.

So sollten z.B. bei der Entgasung leerer Tanks, die zum Teil noch gefährliche Restmengen von Gütern enthalten, nicht nur gefährliche Gaskonzentrationen und die Explosionsgefahr vermieden (Randnummer 210 307), sondern auch die Begrenzung von Emissionen aus Gründen der Luftreinhaltung geregelt werden. Die bisher noch geübte Praxis, entleerte Ladetanks auf der Fahrt vom letzten Löschort zum neuen Ladeort zu entgasen, ist nicht zeitgemäß.

3. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, bei den weiteren Verhandlungen zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates die o.g. Erwägungen zu berücksichtigen und sich im Ministerrat und in der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt für eine umfassende Harmonisierung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen einzusetzen.