

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 16/150 Nr. 2.191 –**

Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße

KOM (2005) 430 endg.; Ratsdok. 12360/05

A. Problem

Der Bericht der Europäischen Kommission belegt die Notwendigkeit intensiver Kontrollen von Gefahrguttransporten. Ihm ist unter anderem zu entnehmen, dass die Häufigkeit der Kontrollen von Gefahrguttransporten gesunken ist, der Anteil der Kontrollen, bei denen Verstöße festgestellt wurden, hingegen zugenommen hat.

B. Lösung

Annahme einer Entschließung, mit der die Bundesregierung aufgefordert wird, eine hohe Kontrolldichte bei Gefahrguttransporten zu gewährleisten, ihrerseits die EU-Kommission aufzufordern, eine entsprechende Kontrolldichte auch in der Gesamtheit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu gewährleisten, Anzeichen rückläufiger Kontrolltätigkeit ernst zu nehmen, in einem Bericht darzulegen, wie sich die Kontrolltätigkeit qualitativ und quantitativ entwickelt, in dem Bericht die Sanktionsfälle aufzulisten und ggf. bestehende Sanktionsmaßnahmen bei Verstößen gegen die Vorschriften des Gefahrgutrechts zu verschärfen.

Einstimmige Annahme einer Entschließung

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

in Kenntnis der Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 16/150 Nr. 2.191 – folgende Entschließung anzunehmen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest,

- dass die Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße durch die Gefahrgutkontrollverordnung in Deutschland umgesetzt ist,
- dass Kontrollen in Deutschland in hoher Kontrolldichte sichergestellt sind.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- wegen des hohen Anteils von Transitverkehr auf deutschen Straßen die hohe Kontrolldichte bei Gefahrguttransporten zu gewährleisten und dies auch gegenüber den Landesbehörden deutlich zu machen;
- die EU-Kommission darüber hinaus aufzufordern, eine entsprechende Kontrolldichte auch in der Gesamtheit der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu gewährleisten und damit gleiche Bedingungen innerhalb des gesamten EU-Raums herzustellen;
- Anzeichen rückläufiger Kontrolltätigkeit ernst zu nehmen und in einem Bericht darzulegen, wie sich die Kontrolltätigkeit qualitativ und quantitativ entwickelt;
- in dem Bericht die Sanktionsfälle aufzulisten und ggf. bestehende Sanktionsmaßnahmen bei Verstößen gegen die Vorschriften des Gefahrgutrechts zu verschärfen.

Berlin, den 25. Januar 2006

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Klaus W. Lippold
Vorsitzender

Dorothee Menzner
Berichterstatterin

Bericht der Abgeordneten Dorothee Menzner

I. Überweisung

Die Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 16/150 Nr. 2.191 – wurde am 8. Dezember 2005 gemäß § 93 der Geschäftsordnung an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Beratung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

In dem Bericht der Europäischen Kommission wird über die Anwendung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten für die Jahre 1999 bis 2002 berichtet. Aus dem Bericht ist unter anderem zu entnehmen, dass die Häufigkeit der Kontrollen gesunken ist, der Anteil der Kontrollen, bei denen Verstöße festgestellt wurden, hingegen zugenommen hat. Die am häufigsten kontrollierenden Staaten kontrollieren zwanzigmal häufiger als die am seltensten kontrollierenden Staaten.

III. Beratungsverlauf im Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Unterrichtung in seiner 4. Sitzung am 25. Januar 2006 beraten.

Zu dieser Sitzung haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD einen Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 16(15)117) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung ergibt (mit Ausnahme des in der Sitzung hinzugefügten zweiten Spiegelstrichs im zweiten Abschnitt).

Die **Fraktion der SPD** bemerkte, man habe in Deutschland eine hohe Kontrolldichte. Der von den Fraktionen der CDU/CSU und SPD vorgelegte Antrag habe das Ziel, diese Kontrolldichte auch in Zukunft zu gewährleisten. Es sei wichtig, gegenüber der Europäischen Kommission darauf hinzuwirken, dass sich auch andere Mitgliedstaaten an die Kontrollvorgaben hielten und ihre Kontrollen verschärften.

Die **Fraktion der FDP** schlug vor dem Hintergrund, dass manche Staaten eine wesentlich niedrigere Kontrolldichte hätten bzw. keine Berichte dazu vorgelegt hätten, vor, deutlich zu machen, dass sich die Forderungen in dem Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD nicht vorrangig auf Kontrollen in Deutschland bezögen, sondern auf Kontrollen in den Staaten, aus denen die Fahrzeuge im Transitverkehr kämen. Wenn Gefahrguttransporter schon in einem mangelbehafteten Zustand auf deutschen Straßen führen, ergebe sich damit bereits eine Gefahr.

Die **Fraktion DIE LINKE.** stellte fest, nach dem Bericht werde etwa ein Viertel der Gefahrguttransporte in Europa unter gesetzeswidrigen Bedingungen durchgeführt. Dies sei ein hoher Anteil. Kontrollen seien daher wichtig, um die Sicherheit von Gefahrguttransporten auf Straßen zu gewährleisten.

Der Vorschlag der Fraktion der FDP zu einer Klarstellung in dem Entschließungsantrag wurde erörtert. Im Ergebnis ergänzten die Fraktionen der CDU/CSU und SPD ihren Entschließungsantrag aufgrund eines Formulierungsvorschlags des Vorsitzenden um den Zusatz, dass die EU-Kommission darüber hinaus aufgefordert werden soll, eine entsprechende Kontrolldichte auch in der Gesamtheit der Mitgliedstaaten zu gewährleisten und damit gleiche Bedingungen innerhalb des gesamten EU-Raums herzustellen.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 16(15)117 in der ergänzten Fassung einstimmig angenommen. Die Unterrichtung durch die Bundesregierung – Drucksache 16/150 Nr. 2.191 – hat er zur Kenntnis genommen.

Berlin, den 25. Januar 2006

Dorothee Menzner
Berichterstatlerin



**RAT DER
EUROPÄISCHEN UNION**

**Brüssel, den 16. September 2005 (20.09)
(OR. fr)**

12360/05

LIMITE

TRANS 177

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Patricia BUGNOT, Direktorin, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. September 2005
Empfänger:	der Generalsekretär/Hohe Vertreter, Herr Javier SOLANA
Betr.:	Bericht der Kommission an das europäische Parlament und den Rat über die Anwendung der Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Kommissionsdokument - KOM(2005) 430 endgültig

Anl.: KOM(2005) 430 endgültig



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 15.9.2005
KOM(2005) 430 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
UND DEN RAT**

**ÜBER DIE ANWENDUNG DER RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES ÜBER
EINHEITLICHE VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON
GEFAHRGUTTRANSPORTEN AUF DER STRASSE DURCH DIE
MITGLIEDSTAATEN**

INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINFÜHRUNG.....	8
2.	HINTERGRUND.....	8
3.	RICHTLINIE 95/50/EG.....	9
4.	BERICHTE DER MITGLIEDSTAATEN.....	9
5.	BERECHNUNG DER DATEN.....	10
6.	DER UMFANG AN KONTROLLEN IN DEN MITGLIEDSTAATEN.....	11
7.	DER ANTEIL DER GESETZESWIDRIGEN TRANSPORTE.....	11
8.	ART DER VERSTÖSSE	12
9.	ART DER SANKTIONEN.....	13
10.	FAZIT	14
	<i>ANHANG I ZEITREIHEN (1997-2002) DER ZAHL DER IN JEDEM MITGLIEDSTAAT VERZEICHNETEN KONTROLLEN, VERSTÖSSE UND SANKTIONEN.....</i>	<i>16</i>
	<i>ANHANG II ZUSAMMENFASSUNG DER KONTROLLEN, VERSTÖSSE UND SANKTIONEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION (1999-2002)</i>	<i>17</i>
	<i>ANHANG III ZAHL DER KONTROLLEN PRO ZAHL DER GEFAHRGUTTRANSPORTE (in %).....</i>	<i>18</i>
	<i>ANHANG IV ZAHL DER KONTROLLEN UND ANTEIL DER KONTROLLIERTEN AUSLÄNDISCHEN FAHRZEUGE (1999-2002)</i>	<i>19</i>
	<i>ANHANG V ZAHL DER VERSTÖSSE / ZAHL DER KONTROLLEN</i>	<i>20</i>
	<i>ANHANG VI VERSTÖSSE NACH ART (in %).....</i>	<i>21</i>
	<i>ANHANG VII SANKTIONEN NACH ART (in %)</i>	<i>22</i>

1. EINFÜHRUNG

Die Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße wurde am 6. Oktober 1995 verabschiedet¹, und den Mitgliedstaaten oblag es, die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, die erforderlich waren, um dieser Richtlinie ab dem 1. Januar 1997 nachkommen zu können.

Die Richtlinie 95/50/EG sieht vor, dass jeder Mitgliedstaat der Kommission für jedes Kalenderjahr spätestens zwölf Monate nach dessen Ablauf einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie übermittelt². Zudem legt die Kommission gemäß der Richtlinie dem Europäischen Parlament und dem Rat mindestens alle drei Jahre einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten vor³.

Der Bericht der Kommission basiert auf den von den Mitgliedstaaten vorgelegten jährlichen Berichten. Dies ist der zweite Bericht über die Anwendung der Richtlinie 95/50/EG des Rates in den Mitgliedstaaten, er bezieht sich auf die Jahre 1999 bis 2002. Der erste Bericht⁴ betraf die Jahre 1997 bis 1998.

Die Kommission ist der Ansicht, dass dieser Bericht, in dem zwei Zeiträume von jeweils zwei Jahren untersucht werden, eine sinnvolle Analyse erlaubt und dass der Zeitaufwand für seine Erstellung gerechtfertigt ist, weil im ersten Bericht lediglich die ersten zwei Jahre der Anwendung der Richtlinie erfasst waren. Da sich die statistische Klassifikation (Anhänge der Richtlinie) 2005 ändern soll⁵, wird der dritte Bericht die letzten zwei Jahre nach den derzeitigen Anhängen der Richtlinie abdecken.

2. HINTERGRUND

Mit der Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße⁶, in der geltenden Fassung⁷, wurden harmonisierte Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter zwischen den Mitgliedstaaten sowie für die innerstaatliche Beförderung in den Mitgliedstaaten eingeführt.

¹ ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/112/EG der Kommission vom 13. Dezember 2004 zur Anpassung der Richtlinie 95/50/EG des Rates an den technischen Fortschritt (ABl. L 367 vom 14.12.2004, S. 23).

² Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie.

³ Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie.

⁴ KOM(2000) 517 endg. vom 06.09.2000.

⁵ Richtlinie 2004/112/EG der Kommission vom 13. Dezember 2004 zur Anpassung der Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße an den technischen Fortschritt (ABl. L 367 vom 14.12.2004, S. 23).

⁶ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7, die Anhänge A und B dazu sind im ABl. L 275 vom 28.10.1996 veröffentlicht.

⁷ Zuletzt geändert durch Richtlinie 2004/111/EG der Kommission vom 9. Dezember 2004 zur Anpassung der Richtlinie 94/55/EG des Rates an den technischen Fortschritt (ABl. L 365 vom 10.12.2004, S. 25).

Die technischen Anhänge der Richtlinie 94/55/EG sind dem Inhalt gemäß identisch mit den technischen Anlagen des internationalen ADR-Übereinkommens⁸. Durch die Richtlinie 94/55/EG werden somit die technischen Bestimmungen des ADR, das einheitliche Regeln für die sichere grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße festlegt, in Gemeinschaftsrecht umgesetzt. Die Richtlinie geht jedoch insofern noch einen Schritt weiter, als dass sie diese Regeln auch auf den innerstaatlichen Verkehr anwendet, um in der Gemeinschaft die Bedingungen für den Gefahrguttransport auf der Straße zu harmonisieren und damit gleichzeitig die Verkehrssicherheit auf nationaler Ebene zu verbessern.

Anhang A der Richtlinie 94/55/EG enthält die gefährlichen Güter, die für den Transport auf der Straße in Frage kommen, sowie Bestimmungen für deren Verpackung, Kennzeichnung und Beschreibung in den Beförderungspapieren. Anhang B nennt Bestimmungen im Hinblick auf die Fahrzeuge und die Transportvorgänge.

3. RICHTLINIE 95/50/EG

Im Zusammenhang mit der Richtlinie 94/55/EG und dem Ziel, die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter weiter zu verbessern und bei den auf harmonisierter Grundlage durchzuführenden Kontrollen ein hinlängliches Niveau zu gewährleisten, verabschiedete der Rat am 6. Oktober 1995 die Richtlinie 95/50/EG über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße. Diese Richtlinie beinhaltet die von den Mitgliedstaaten verwendete harmonisierte Prüfliste sowie eine harmonisierte Aufstellung von Verstößen. Dadurch ist es möglich, zuverlässige Vergleiche bezüglich der Umsetzung in den einzelnen Mitgliedstaaten anzustellen.

Diese einheitlichen Kontrollen betreffen alle Gefahrguttransporte auf der Straße, die innerhalb eines Mitgliedstaats oder aus einem Drittland in diesen Mitgliedstaat erfolgen, unabhängig vom Zulassungsland des Kraftfahrzeugs. Mit dieser Richtlinie soll erreicht werden, dass ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte auf der Straße im Stichprobenverfahren kontrolliert wird, wobei gleichzeitig ein ausgedehnter Teil des Straßennetzes erfasst wird.

Daneben können - vorbeugend oder wenn Verstöße festgestellt wurden, die die Sicherheit auf der Straße gefährden - auch Kontrollen in den Unternehmen durchgeführt werden.

4. BERICHTE DER MITGLIEDSTAATEN

Nicht alle Mitgliedstaaten haben für jedes Jahr des Zeitraums 1999 bis 2002 Berichte vorgelegt, einige Mitgliedstaaten haben keine Berichte übermittelt.

⁸ Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, das am 30. September 1957 in Genf geschlossen und seither mehrfach geändert wurde und dessen letzte Version die von 2005 ist.

Mitgliedstaaten, die für jedes Jahr des Zeitraums 1999 bis 2002 Berichte vorgelegt haben	Belgien, Dänemark, Deutschland, Spanien, Italien, Niederlande, Österreich, Finnland, Schweden, Vereinigtes Königreich
Mitgliedstaaten, die für einen Teil des Zeitraums 1999 bis 2002 Berichte vorgelegt haben	Irland (2002 ⁹), Portugal (2000, 2001, 2002)
Mitgliedstaaten, die für den Zeitraum 1999 bis 2002 überhaupt keine Berichte vorgelegt haben	Griechenland, Frankreich, Luxemburg ¹⁰

Die Mitgliedstaaten waren aufgefordert, bei der Erstellung ihrer Berichte die harmonisierten Codes der Verstöße aus Anhang II der Richtlinie zu verwenden und den Bericht entsprechend Anhang III der Richtlinie abzufassen. Nicht alle Mitgliedstaaten haben sich an dieses Muster gehalten. Einige verwendeten die Codes aus der Prüfliste (Anhang I der Richtlinie), andere wiederum hatten ihr eigenes System zur Einordnung der Verstöße. Diese Angaben mussten folglich, wie auch beim vorhergehenden Bericht, in die harmonisierten Codes übertragen werden. Für Verstöße, die in keinen der 13 Codes einzuordnen waren, wurde Code 14 „Sonstige Verstöße“ verwendet.

Die Zusammenfassung der Berichte findet sich in Anhang I und II dieses Berichts. Anhang I enthält Zeitreihen der Zahl der in jedem Mitgliedstaat von 1997 bis 2002 verzeichneten Kontrollen, Verstöße und Sanktionen, Anhang II die Informationen zur Zahl der kontrollierten Fahrzeuge und zur Zahl und Art der Verstöße sowie zur Zahl und Art der Sanktionen, wobei in jedem Falle eine geographische Einordnung erfolgt (ob das kontrollierte Fahrzeug in dem die Kontrolle durchführenden Mitgliedstaat zugelassen war oder in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland). In der Rubrik „Art der Sanktionen“ wurden die Fälle unter „Verwarnung“ aufgeführt, in denen die Fahrt erst dann fortgesetzt werden durfte, wenn der Verstoß vollständig abgestellt war.

5. BERECHNUNG DER DATEN

Die Mitgliedstaaten waren verpflichtet, in ihrem Bericht den geschätzten Umfang der Gefahrguttransporte in Tonnen oder in Tonnenkilometern anzugeben. In der Praxis legte kaum ein Mitgliedstaat diese Angaben vor. Daher wurde zur Abschätzung des Umfangs der Gefahrguttransporte ein konstanter Durchschnittswert von 6 % aller Gütertransporte zu Grunde gelegt¹¹. Zudem wurden in den Berechnungen die durchschnittliche Länge der Fahrtstrecke mit 110 Kilometern und die durchschnittliche Landung an gefährlichen Gütern mit 10 Tonnen angesetzt.

⁹ Irland setzt die Richtlinie erst seit 2001 um.

¹⁰ Luxemburg legte nur zusammenfassende Angaben über die insgesamt durchgeführten Kontrollen und verzeichneten Verstöße vor.

¹¹ Die Daten zum Gesamtumfang aller transportierten Güter wurden dem von Eurostat herausgegebenen statistischen Handbuch „2004 EU Energy and Transport in Figures“ entnommen. Die Angaben für Schweden und das Vereinigte Königreich, die nur für inländische Unternehmen verfügbar sind, wurden angepasst, um alle Unternehmen einzubeziehen. Dabei wurde der Anteil der inländischen Unternehmen an den insgesamt beförderten Waren in Tonnen-Kilometern auf 70 % angesetzt.

Daraus wurde die Anzahl der Gefahrguttransporte errechnet. Diese Zahl wurde mit der Anzahl der Kontrollen in dem jeweiligen Land korreliert, um Angaben über die Häufigkeit der Kontrollen in Form des Prozentanteils der Kontrollen an der Zahl der Gefahrguttransporte zu erhalten (Anhang III).

6. DER UMFANG AN KONTROLLEN IN DEN MITGLIEDSTAATEN

Eines der mit der Richtlinie verfolgten Ziele ist die weitere Verbesserung der Sicherheit durch die Gewährleistung eines hinreichenden Maßes an Kontrollen. Um das Ausmaß der Kontrollen und seine Entwicklung einschätzen zu können, wurde die Häufigkeit der Straßenkontrollen in den Mitgliedstaaten von 1999 bis 2002 in einem Schaubild mit der für den Zeitraum 1997 bis 1998 berechneten Häufigkeit verglichen (Anhang III).

Aus diesem Schaubild lässt sich Folgendes ableiten:

1) Die Häufigkeit der Kontrollen ging in der Europäischen Union insgesamt von 0,27 % (1997-1998) auf 0,23 % (1999-2002) zurück.

2) In Deutschland, Spanien, Luxemburg, Österreich und Schweden liegt die Häufigkeit der Kontrollen im Zeitraum 1999-2002 über 0,20 %, in Belgien, den Niederlanden und Finnland beträgt sie etwa 0,10 % und im Vereinigten Königreich 0,05 %; in den übrigen Ländern beläuft sie sich auf 0,02 % oder noch weniger. Es ist allerdings zu beachten, dass im Vereinigten Königreich und in den Niederlanden ein bedeutender Anteil der für die Umsetzung zur Verfügung stehenden Kapazitäten zur Durchführung von Kontrollen in den Unternehmen eingesetzt wird. Diese Kontrollen stützen sich auch auf Artikel 6 der Richtlinie 95/50/EG.

3) In den Ländern, in denen am öftesten Kontrollen durchgeführt werden, ist der Häufigkeit der Kontrollen etwa 20 Mal höher als in den Ländern, in denen am wenigsten kontrolliert wird.

Zu beachten ist, dass die Zahlen unter der Annahme berechnet wurden, dass in einem Mitgliedstaat, der keinen Bericht vorgelegt hat, in dem betreffenden Jahr keine Kontrollen durchgeführt wurden. Allerdings ändert sich das Bild auch nicht grundlegend, wenn die Angaben zu Fahrten, über die kein Bericht vorgelegt wurde, außer Acht gelassen werden, hauptsächlich, weil die fehlenden Berichte für beide Zeiträume (1997-1998 und 1999-2002) den selben Anteil von Fahrten (etwa 20 %) betreffen.

Um zu beurteilen, inwiefern in- und ausländische Fahrzeuge in gleichem Maße kontrolliert werden, sind in Anhang IV die Zahl der in den einzelnen Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen und der Anteil der kontrollierten ausländischen Fahrzeuge aufgeführt. Bei diesem Anteil gibt es in der Tat beträchtliche Unterschiede. Am höchsten ist er in den Transitländern, weshalb die Anteile unter Berücksichtigung der jeweiligen geographischen Lage immer noch angemessen scheinen. Schlussfolgernd lässt sich feststellen, dass es keine Hinweise auf eine diesbezügliche Unausgewogenheit der Kontrollen gibt.

7. DER ANTEIL DER GESETZESWIDRIGEN TRANSPORTE

Zur Berechnung des Anteils der gesetzeswidrigen Transporte wurden alle Verstöße (sei es im Hinblick auf das Fahrzeug, den Fahrer, die Papiere oder die transportierten Güter) auf die

kontrollierten Fahrzeuge bezogen, wobei von lediglich einem Verstoß je Fahrzeug ausgegangen wurde. Da jedoch möglicherweise auf einzelne Fahrzeuge mehrere Verstöße entfallen sind, ergibt sich dadurch ein unrealistisch hoher Prozentsatz. Informationen zum Anteil der Verstöße im Zeitraum 1999-2002 sind zusammen mit Angaben für den Zeitraum 1997-1998 in einem Schaubild in Anhang V enthalten.

Aus diesem Schaubild lässt sich Folgendes ableiten:

1) Das Verhältnis der Zahl der Verstöße zu der Zahl der in der Europäischen Union insgesamt durchgeführten Kontrollen ist von 0,22 im Zeitraum 1997 bis 1998 auf 0,26 im Zeitraum 1999 bis 2002 gestiegen.

2) Je nach Land lag das Verhältnis der Zahl der Verstöße zu der Zahl der Kontrollen im Zeitraum 1999 bis 2002 zwischen 0,10 und über 1,00.

3) In Belgien, Irland, den Niederlanden, Österreich, Portugal, Finnland und Schweden liegt das Verhältnis der Zahl der Verstöße zu der Zahl der Kontrollen im Zeitraum 1999 bis 2002 deutlich über dem EU-Durchschnitt (0,26), während es in den anderen Ländern um 0,10 bis 0,20 beträgt.

Die Zahlen zeigen deutlich, dass die Kontrollen auf der Straße notwendig sind und ein wichtiges Mittel zur Verbesserung der Sicherheit von Gefahrguttransporten darstellen.

Zwischen der Häufigkeit (dem Anteil) der Kontrollen (Anhang III) und dem Anteil der Verstöße (Anhang V) lässt sich kein direkter Zusammenhang herstellen.

8. ART DER VERSTÖSSE

Die verschiedenen Arten von Verstößen werden in Anhang II der Richtlinie in 13 harmonisierte Codes eingeteilt. Darüber hinaus wurde für die Verstöße, die keiner der 13 definierten Kategorien zugeordnet werden konnten, ein Code 14 (Sonstige Verstöße / Unbekannt) verwendet. Es finden damit, wie im vorhergehenden Bericht, die 14 nachstehenden Codes Verwendung:

1. Das Gut ist nicht zum Transport zugelassen.
2. Die Konformitätserklärung des Absenders/Verladers für den Stoff und die Transportverpackung fehlt.
3. Bei einem Fahrzeug entweichen während der Kontrolle aufgrund undichter Tanks oder Verpackungen gefährliche Stoffe.
4. Die Zulassungsbescheinigung für ein Fahrzeug fehlt oder ist nicht ordnungsgemäß.
5. Ein Fahrzeug ist nicht mit orangefarbenen Warntafeln oder mit nicht ordnungsgemäßen orangefarbenen Warntafeln versehen.
6. Bei einem Fahrzeug fehlen schriftliche Weisungen (Unfallmerkblatt) oder sind unzulänglich.
7. Fahrzeug oder Verpackung sind ungeeignet.

8. Der Fahrer ist nicht im Besitz einer ordnungsgemäßen Schulungsbescheinigung für Gefahrgutfahrer.
9. Ein Fahrzeug ist nicht mit Feuerlöschern ausgerüstet.
10. Bei einem Fahrzeug oder Versandstück fehlen die ordnungsgemäßen Gefahrzettel.
11. Bei einem Fahrzeug fehlen Begleit-/Beförderungspapiere oder die beförderten Güter sind nicht ordnungsgemäß angegeben.
12. Bei einem Fahrzeug fehlt ein bilaterales Abkommen/multilaterales Übereinkommen oder die Vereinbarung ist nicht ordnungsgemäß erfüllt.
13. Der Tank ist überfüllt.
14. Sonstige Verstöße.

Die Angaben zu den Verstößen im Zeitraum 1999 bis 2002 finden sich in Anhang II und im Schaubild in Anhang VI, das zu Vergleichszwecken auch die Zahlen für den Zeitraum 1997 bis 1998 wiedergibt.

Zahlenmäßig gesehen sind im Zeitraum 1999 bis 2002 folgende Verstöße die wesentlichsten (über 5 % aller Verstöße):

5. Ein Fahrzeug ist nicht mit orangefarbenen Warntafeln oder mit nicht ordnungsgemäßen orangefarbenen Warntafeln versehen (11 %).
11. Bei einem Fahrzeug fehlen Begleit-/Beförderungspapiere oder die beförderten Güter sind nicht ordnungsgemäß angegeben (13 %).
14. Sonstige Verstöße (58 %).

Ausgehend von diesen Ergebnissen kann noch klarer als im vorhergehenden Bericht gefolgert werden, dass nicht alle Codes in Anhang II der Richtlinie zweckdienlich sind. Tatsächlich fällt der größte Teil der Verstöße unter „Sonstige Verstöße“, und der Anteil dieser Rubrik ist von 44 % im Zeitraum 1997 bis 1998 auf 58 % im Zeitraum 1999 bis 2002 gestiegen. Das hängt zum Teil damit zusammen, dass viele Punkte der Prüfliste in Anhang I der Richtlinie, die von den für die Umsetzung zuständigen Behörden verwendet wird, bei der Festlegung der Codes unberücksichtigt blieben. So wurde beispielsweise im Zusammenhang mit der Kontrolle der Ausrüstung von Fahrzeug und Fahrer nur das Fehlen der Feuerlöschers als ein harmonisierter Code festgelegt. Alle sonstigen Mängel müssen folglich unter „Sonstige Verstöße“ eingeordnet werden. Einige in der Aufstellung enthaltene Verstöße wiederum scheinen überhaupt nicht aufzutreten, wie beispielsweise Überfüllung des Tanks. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte wurden Änderungen in den Anhängen I und II der Richtlinie in Betracht gezogen.

9. ART DER SANKTIONEN

Die Mitgliedstaaten bedienen sich vier unterschiedlicher Arten von Sanktionen, und zwar Verwarnung, Bußgeld, strafrechtliche Verfolgung und Freiheitsstrafe.

Die am häufigsten angewendeten Sanktionen werden direkt von den Durchführungsbehörden auferlegt. Dazu gehören die mündliche oder schriftliche Verwarnung, die möglicherweise begleitet ist von einem Weiterfahrverbot bis zu dem Zeitpunkt, da der Verstoß abgestellt ist, und das Bußgeld.

Eine strafrechtliche Verfolgung kann mit einem Freispruch, einer Geldstrafe und gelegentlich auch mit einer Freiheitsstrafe enden.

Das Bußgeld wird am häufigsten, das heißt in 69 % der Fälle, als Sanktion auferlegt. An zweiter Stelle folgen die Verwarnungen mit oder ohne geforderte Abhilfemaßnahmen (30 %). Strafrechtliche Verfolgung wurde für 1 % der Fälle berichtet, wohingegen Freiheitsstrafen überhaupt nicht verhängt zu werden scheinen. Diese Anteile im Zeitraum 1999 bis 2002 werden in der Tabelle in Anhang II und im Schaubild in Anhang VII verdeutlicht.

Aus Anhang VII sind auch die Werte für den Zeitraum 1997 bis 1998 ersichtlich. Im Vergleich dazu nahmen die Verwarnungen im Zeitraum 1999 bis 2002 um 5 % zu, die Verhängung von Bußgeldern und die strafrechtlichen Verfolgungen ging um 1 % bzw. 3 % zurück.

Wie aus den statistischen Angaben über die Sanktionen zu ersehen ist, sind die meisten Verstöße offenbar nicht ganz so schwerwiegend, denn strafrechtliche Verfolgungen sind selten. Rund zwei Drittel der Fälle wiederum werden als schwerwiegend genug eingeschätzt, um eine Geldstrafe zu verhängen.

10. FAZIT

Die meisten Mitgliedstaaten führten im Zeitraum 1999 bis 2002 zwar Straßenkontrollen bei Gefahrguttransporten durch, allerdings in sehr unterschiedlichem Ausmaß. Einige Mitgliedstaaten führten keine Kontrollen durch oder haben zumindest der Kommission über keine Kontrollen berichtet. Unionsweit ist die Häufigkeit der Kontrollen insgesamt geringer geworden.

Eindeutig für diese Kontrollen spricht der hohe Anteil von Fahrzeugen, bei denen Gesetzeswidrigkeiten festgestellt wurden. Das Verhältnis der Zahl der Verstöße zur Zahl der insgesamt in der Europäischen Union durchgeführten Kontrollen stieg von 0,22 im Zeitraum 1997 bis 1998 auf 0,26 im Zeitraum 1999 bis 2002. Das zeigt deutlich, dass die Kontrollen in einigen Ländern noch häufiger durchgeführt werden sollten, auch wenn kein direkter Zusammenhang zwischen der Häufigkeit der Kontrollen und der Zahl der festgestellten Verstöße herausgefunden wurde.

Die häufigsten Verstöße sind das Fehlen von Begleit-/Beförderungspapieren für das Gefahrgut und das Fehlen der orangefarbenen Warntafeln, die anzeigen, dass gefährliche Güter transportiert werden. Viele Kategorien von Verstößen wiederum sind kaum anzutreffen. Aufgrund der mangelnden Übereinstimmung zwischen der von den zuständigen Behörden verwendeten Prüfliste und den harmonisierten Codes wurde die Mehrheit der Verstöße unter

„Sonstige“ eingeordnet. Dieser Umstand allein rechtfertigt die Änderung der beiden Listen ab 2005 und die Änderungen der Anhänge I und II der Richtlinie 95/50/EG¹².

Die gebräuchlichste Sanktion war das Bußgeld, gefolgt von der Verwarnung, die möglicherweise begleitet ist von einem Weiterfahrverbot bis zu dem Zeitpunkt, da der Verstoß abgestellt ist.

Gestützt auf diesen Bericht betont die Kommission, dass Straßenkontrollen ein effektives Instrument sind, um die Probleme im Zusammenhang mit der Sicherheit von Gefahrguttransporten aufzuzeigen und indirekt auf deren Verbesserung hinzuwirken. Allerdings sind auch Kontrollen in den Unternehmen offenbar ein wirksames Mittel zur Umsetzung der Vorschriften, selbst wenn dies nicht aus den Anhängen zu diesem Bericht ersichtlich ist. Schließlich möchte die Kommission die Mitgliedstaaten darauf hinweisen, dass in den Berichten die harmonisierten Codes für Verstöße verwendet werden sollten und dass sämtliche Mitgliedstaaten Berichte an die Kommission übermitteln sollten.

¹² Richtlinie 2004/112/EG der Kommission vom 13. Dezember 2004 zur Anpassung der Richtlinie 95/50/EG des Rates an den technischen Fortschritt (ABl. L 367 vom 14.12.2004, S. 23).

ANHANG I*ZEITREIHEN (1997-2002) DER ZAHL DER IN JEDEM MITGLIEDSTAAT
VERZEICHNETEN KONTROLLEN, VERSTÖSSE UND SANKTIONEN*

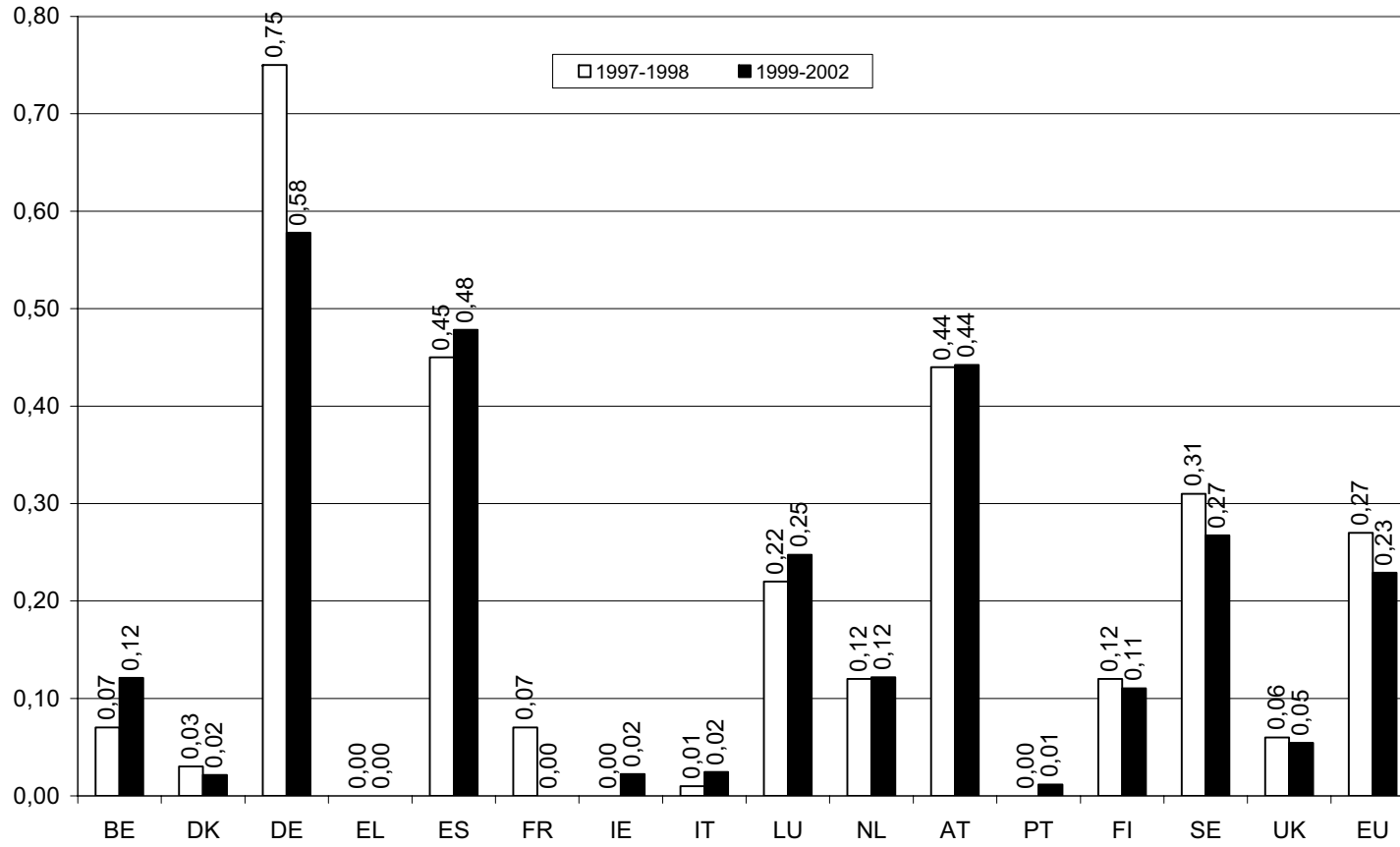
LAND		1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'99-'00	'01-'02
BE	Kontrollen	1163	1624	2544	2414	2762	2594	2787	4958	5356
	Verstöße	1331	1548	2243	2450	2582	2338	2879	4693	4920
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DK	Kontrollen	275	251	274	242	94	203	526	516	297
	Verstöße	80	70	67	28	47	25	150	95	72
	Sanktionen	66	73	67	28	40	25	139	95	65
DE	Kontrollen	126533	129758	131161	115786	98005	93247	256291	246947	191252
	Verstöße	21849	24020	24351	21467	18279	19929	45869	45818	38208
	Sanktionen	19408	17701	19014	14144	14773	14903	37109	33158	29676
EL	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ES	Kontrollen	23900	28037	32849	38759	40013	34423	51937	71608	74436
	Verstöße	3205	2975	4342	5569	6319	5087	6180	9911	11406
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FR	Kontrollen	19561	0	0	0	0	0	19561	0	0
	Verstöße	1919	0	0	0	0	0	1919	0	0
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
IE	Kontrollen	0	0	0	0	0	435	0	0	435
	Verstöße	0	0	0	0	0	269	0	0	269
	Sanktionen	0	0	0	0	0	203	0	0	203
IT	Kontrollen	0	1797	2389	2459	2514	2528	1797	4848	5042
	Verstöße	0	440	333	347	296	247	440	680	543
	Sanktionen	0	440	333	347	296	247	440	680	543
LU	Kontrollen	203	286	203	451	454	228	489	654	682
	Verstöße	52	52	4	44	37	18	104	48	55
	Sanktionen	12	4	0	0	0	0	16	0	0
NL	Kontrollen	3521	2266	2416	3145	1429	4510	5787	5561	5939
	Verstöße	1586	656	1275	4889	2149	3287	2242	6164	5436
	Sanktionen	1419	481	931	1158	711	1209	1900	2089	1920
AT	Kontrollen	5698	6062	6720	7666	5940	6671	11760	14386	12611
	Verstöße	3834	6043	11913	10542	6923	8271	9877	22455	15194
	Sanktionen	2317	3094	5630	7514	3825	2647	5411	13144	6472
PT	Kontrollen	0	0	0	135	150	78	0	135	228
	Verstöße	0	0	0	43	116	60	0	43	176
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0
FI	Kontrollen	1602	1723	1437	1849	1690	1739	3325	3286	3429
	Verstöße	573	1109	745	763	637	666	1682	1508	1303
	Sanktionen	776	1338	623	761	615	496	2114	1384	1111
SE	Kontrollen	8125	7839	6669	7263	6283	5995	15964	13932	12278
	Verstöße	4509	4041	3096	2929	3447	3087	8550	6025	6534
	Sanktionen	2140	2152	1758	1833	1435	1186	4292	3591	2621
UK	Kontrollen	6011	9016	7928	7087	6616	4985	15027	15015	11601
	Verstöße	1817	1308	1041	660	972	806	3125	1701	1778
	Sanktionen	237	131	93	11	261	234	368	104	495

ANHANG II*ZUSAMMENFASSUNG DER KONTROLLEN, VERSTÖSSE UND SANKTIONEN IN DER
EUROPÄISCHEN UNION (1999-2002)*

GEAMTE EU, 1999-2002	Kontroll-land	Andere EU	Nicht-EU	Unbekannt	Gesamt	%
Zahl d. KONTROLLIERTEN FAHRZEUGE	509973	122696	68081	4682	705432	100,00
Zahl d. VERSTÖSSE	90545	27797	24115	42578	185035	100,00
1. Gut nicht zum Transport zugelassen	284	23	25	455	787	0,43
2. Konformitätserklärung fehlt	1086	181	161	495	1923	1,04
3. Undichte Tanks oder Verpackungen	104	33	40	458	635	0,34
4. Zulassungsbescheinigung fehlt	606	77	101	1399	2183	1,18
5. Orangefarbene Warntafeln fehlen	10887	3301	2346	4123	20657	11,16
6. Unfallmerkblatt fehlt	1679	513	719	2591	5502	2,97
7. Fahrzeug oder Verpackung ungeeignet	986	143	196	1493	2818	1,52
8. Schulungsbescheinigung fehlt	2193	509	545	1254	4501	2,43
9. Feuerlöscher fehlen	1722	480	751	4210	7163	3,87
10. Gefahrzettel fehlen	3280	751	389	2163	6583	3,56
11. Beförderungspapiere fehlen	13268	3570	2828	5034	24700	13,35
12. Übereinkommen fehlt	96	4	5	284	389	0,21
13. Tank überfüllt	221	9	27	17	274	0,15
14. Sonstige	54133	18203	15982	18602	106920	57,78
Zahl d. SANKTIONEN	57660	17581	16053	6057	97351	100,00
Verwarnung	13102	5672	5154	5422	29350	30,15
Geldstrafe	43671	11853	10850	595	66969	68,79
Strafrechtliche Verfolgung	887	56	49	40	1032	1,06
Freiheitsstrafe	0	0	0	0	0	0,00
Unbekannt	0	0	0	0	0	0,00

ANHANG III

ZAHL DER KONTROLLEN PRO ZAHL DER GEFAHRGUTTRANSPORTE (in %)

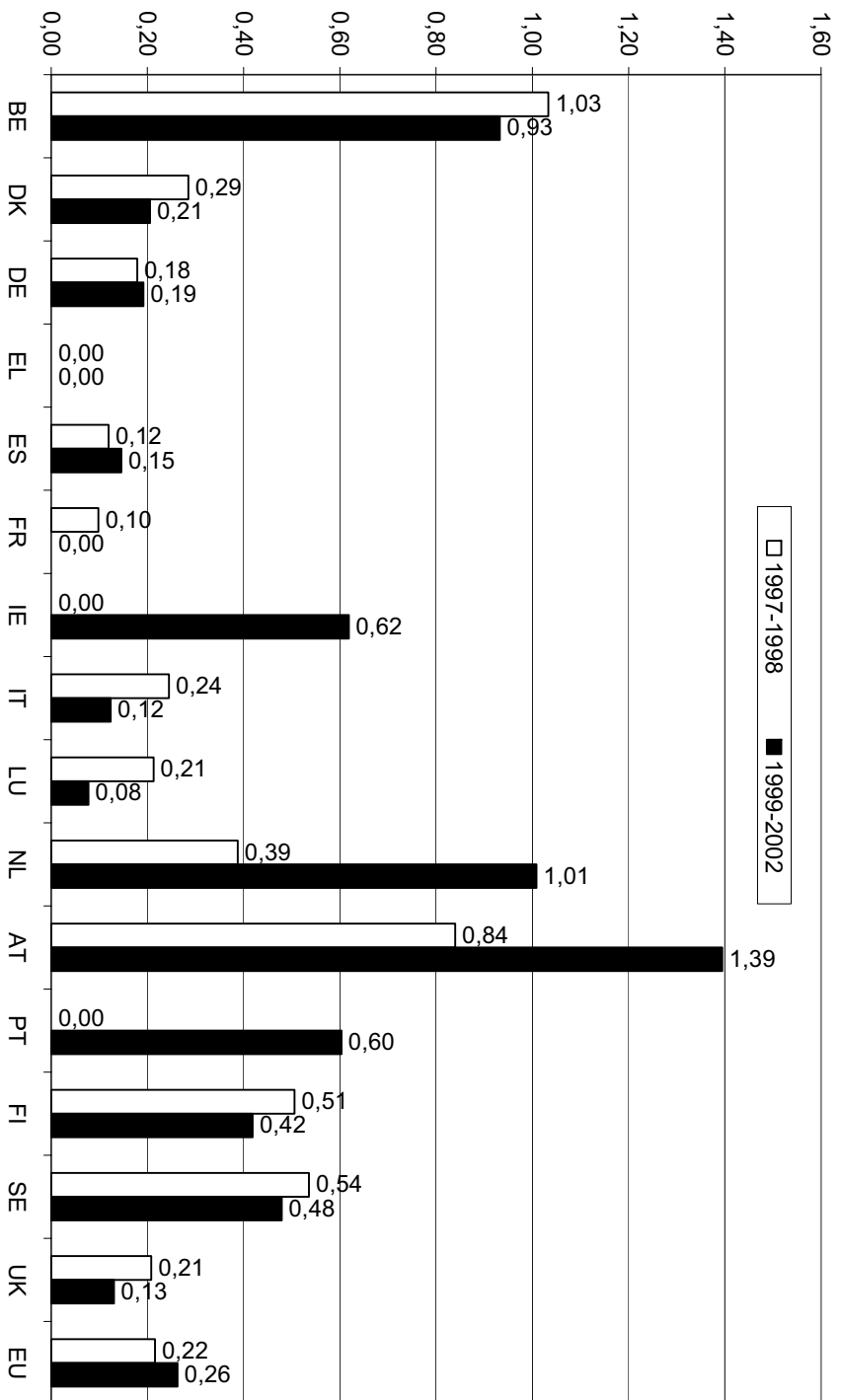


ANHANG IV*ZAHL DER KONTROLLEN UND ANTEIL DER KONTROLLIERTEN AUSLÄNDISCHEN FAHRZEUGE (1999-2002)*

Land	Kontroll-land	Andere EU	Nicht-EU	Unbekannt	Gesamtzahl	Kontrollierte ausländische Fahrzeuge in %
BELGIEN	7229	1341	67	1677	10314	13,65
DÄNEMARK	685	100	23	5	813	15,13
DEUTSCHLAND	290688	92240	55271	0	438199	33,66
GRIECHENLAND	0	0	0	0	0	/
SPANIEN	126663	17102	2279	0	146044	13,27
FRANKREICH	0	0	0	0	0	/
IRLAND	428	7	0	0	435	1,61
ITALIEN	9575	212	103	0	9890	3,19
LUXEMBURG	475	824	37	0	1336	64,45
NIEDERLANDE	5229	2869	402	3000	11500	28,44
ÖSTERREICH	13838	5332	7827	0	26997	48,74
PORTUGAL	298	61	4	0	363	17,91
FINLAND	5481	161	1073	0	6715	18,38
SCHWEDEN	23869	1435	906	0	26210	8,93
VEREIN. KÖNIGR.	25515	1012	89	0	26616	4,14
EU	509973	122696	68081	4682	705432	27,04

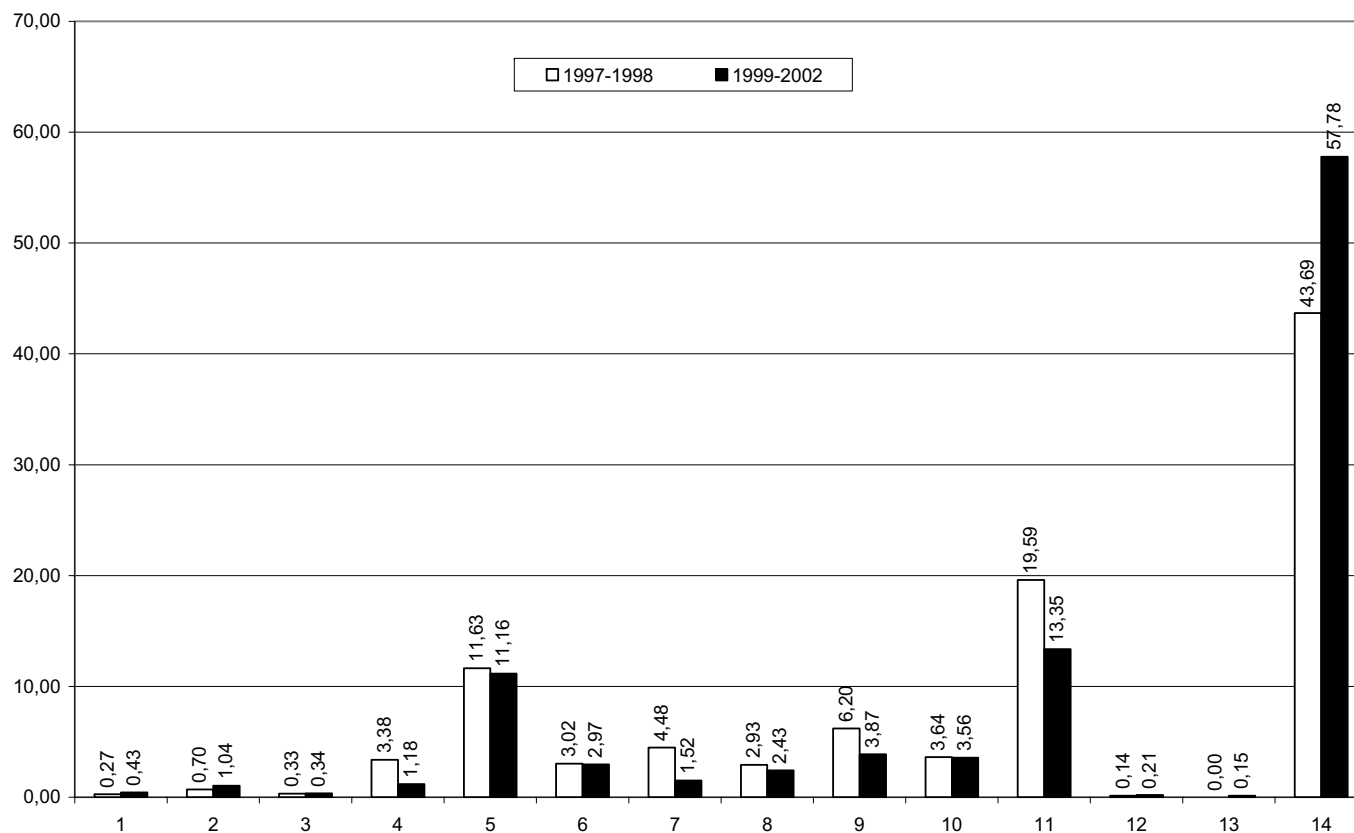
ANHANG V

ZAHL DER VERSTÖSSE / ZAHL DER KONTROLLEN



ANHANG VI

VERSTÖSSE NACH ART (in %)



1. Gut nicht zum Transport zugelassen
2. Konformitätserklärung fehlt
3. Undichte Tanks oder Verpackungen
4. Zulassungsbescheinigung fehlt
5. Orangefarbene Warntafeln fehlen
6. Unfallmerkblatt fehlt
7. Fahrzeug oder Verpackung ungeeignet
8. Schulungsbescheinigung fehlt
9. Feuerlöscher fehlen
10. Gefahrzettel fehlen
11. Beförderungspapiere fehlen
12. Übereinkommen fehlt
13. Tank überfüllt
14. Sonstige

ANHANG VII

SANKTIONEN NACH ART (in %)

