

027037/EU XXIII.GP  
Eingelangt am 13/12/07

**DE**

**DE**

**DE**



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 13.12.2007  
KOM(2007) 795 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.	Einleitung .....	3
2.	HINTERGRUND .....	3
3.	RICHTLINIE 95/50/EG .....	4
4.	BERICHTE DER MITGLIEDSTAATEN .....	4
5.	BERECHNUNG DER DATEN .....	5
6.	HÄUFIGKEIT DER KONTROLLEN IN DEN MITGLIEDSTAATEN .....	5
7.	DER ANTEIL GESETZESWIDRIGER TRANSPORTE .....	6
8.	SANKTIONEN .....	7
9.	FAZIT .....	7

ANHANG 1: ZEITREIHEN (1997-2005) DER ZAHL DER IN JEDEM MITGLIEDSTAAT  
REGISTRIERTEN KONTROLLEN; VERSTÖSSE UND SANKTIONEN ..... 8

ANHANG II: ZAHL DER KONTROLLEN PRO ZAHL DER GEFAHRGUTTRANSPORTE  
(%) 2003-2005 (NEUE MITGLIEDSTAATEN 2004-2005) ..... 10

ANHANG III: ZAHL DER KONTROLLEN UND ANTEIL DER KONTROLLIERTEN  
AUSLÄNDISCHEN FAHRZEUGE (2003-2005)..... 11

ANHANG IV: ZAHL DER VERSTÖSSE PRO KONTROLLE 2003-2005 ..... 12

ANHANG V: ART DER SANKTIONEN 2003-2005 ..... 13

## 1. EINLEITUNG

Die Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße wurde am 6. Oktober 1995<sup>1</sup> verabschiedet, 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.

Gemäß der Richtlinie 95/59/EG muss jeder Mitgliedstaat der Kommission für jedes Kalenderjahr spätestens zwölf Monate nach dessen Ablauf einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie<sup>2</sup> übermitteln. Die Kommission muss ferner gemäß der Richtlinie dem Europäischen Parlament und dem Rat mindestens alle drei Jahre einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten<sup>3</sup> vorlegen.

Der Bericht der Kommission basiert auf den von den Mitgliedstaaten vorgelegten Jahresberichten. Dies ist der dritte Bericht über die Anwendung der Richtlinie 95/50/EG des Rates in den Mitgliedstaaten in den Jahren 2003-2005. Der erste Bericht<sup>4</sup> bezog sich auf die Jahre 1997-1998, der zweite<sup>5</sup> auf 1999-2002. Aufgrund der EU-Erweiterung zum 1. Mai 2004 umfasst dieser Bericht zehn neue Mitgliedstaaten. Diese waren jedoch nur verpflichtet, Daten für die Jahre 2004 und 2005 bereitzustellen.

## 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 Straße<sup>6</sup>, in der geänderten Fassung<sup>7</sup>, wurden harmonisierte Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter zwischen den Mitgliedstaaten sowie für die innerstaatliche Beförderung in den Mitgliedstaaten eingeführt.

Die technischen Anhänge der Richtlinie 94/55/EG sind dem Inhalt gemäß identisch mit den technischen Anlagen des internationalen ADR-Übereinkommens<sup>8</sup>. 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

---

<sup>1</sup> ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35, zuletzt geändert durch Richtlinie der Kommission 2004/112/EG 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).

<sup>2</sup> Artikel 9 Absatz 1 der geänderten Richtlinie.

<sup>3</sup> Artikel 9 Absatz 2 der geänderten Richtlinie.

<sup>4</sup> KOM(2000) 517 endg. vom 06.09.2000.

<sup>5</sup> KOM(2005) 430 endg. vom 15.09.2005.

<sup>6</sup> ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7.

<sup>7</sup> Zuletzt geändert durch die 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).

<sup>8</sup> 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.

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. In Anhang B werden die Bestimmungen im Hinblick auf die Fahrzeuge und die Transportvorgänge genannt.

### **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 eine von den Mitgliedstaaten verwendete harmonisierte Prüfliste sowie eine harmonisierte Aufstellung von Verstößen bis 2004. Im Jahr 2004 wurden die Anlagen zur Richtlinie geändert<sup>9</sup>, ab 2005 wurden die Codes für Verstöße in drei Risikokategorien geändert.

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**

Berichte gingen von allen Mitgliedstaaten ein, die einen Bericht für den gesamten Zeitraum 2003-2005 übermitteln mussten. Die Berichte aus den neuen Mitgliedstaaten, die nur für den Zeitraum ab 2004 einen Bericht übermitteln müssen, umfassen entweder den gesamten Zeitraum oder einen Teil des Zeitraums. Ein Mitgliedstaat hat keine Daten übermittelt.

Mitgliedstaaten, die Berichte für alle Jahre des Zeitraums 2003-2005 übermittelt haben	Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Portugal, Schweden, Spanien, Slowenien, Vereinigtes Königreich
Mitgliedstaaten, die Berichte für einen Teil des Zeitraums 2003-2005 übermittelt haben (ab 2004 zwingend vorgeschrieben)	Tschechische Republik (2004-05), Estland (2004-2005), Ungarn (2004-05), Litauen (2004-05), Lettland (2004-05), Malta (2005), Polen (2005), Slowakei (2005)

<sup>9</sup> 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).

Mitgliedstaaten, die für den Zeitraum 2003-2005 keine Berichte übermittelt haben	Zypern
--	--------

Die Mitgliedstaaten waren aufgefordert, bei der Erstellung ihrer Berichte bis 2004 die harmonisierten Codes der Verstöße aus Anhang II der Richtlinie bzw. für 2005 die neuen Risikokategorien zu verwenden und den Bericht entsprechend dem 2005 geänderten Anhang III der Richtlinie abzufassen. Nicht alle Mitgliedstaaten haben sich an dieses Muster gehalten. Wie auch bei früheren Berichten verwendeten einige die Codes aus der Prüfliste (Anhang I der Richtlinie), andere wiederum hatten ihr eigenes System zur Einordnung der Verstöße. Im Jahr 2005 haben viele Mitgliedstaaten noch die alten Verfahren, einige jedoch bereits die neuen Risikokategorien verwendet. Daher war es nicht möglich, einen kohärenten Überblick über die Art der Verstöße zu erstellen, sonst wäre der Anteil der „sonstigen Verstöße“, der bereits im vorhergehenden Bericht bei insgesamt 57,78 % lag, noch höher ausgefallen.

Die Zusammenfassung der Berichte findet sich in Anhang I dieses Berichts. Anhang I enthält Zeitreihen mit der von jedem Mitgliedstaat von 1997 bis 2005 registrierten Anzahl der Kontrollen, Verstöße und Sanktionen.

## 5. BERECHNUNG DER DATEN

Die Mitgliedstaaten waren aufgefordert, in ihrem Bericht den geschätzten Umfang der Gefahrguttransporte in Tonnen oder in Tonnenkilometern anzugeben. Nicht viele Mitgliedstaaten haben diese Angaben gemacht. Daher wurde gemäß den alten Verfahren in früheren Berichten 6 % aller beförderten Güter als konstanter Durchschnittswert zur Schätzung des Umfangs der Gefahrguttransporte<sup>10</sup>, eine durchschnittliche Fahrstrecke von 110 Kilometern und eine durchschnittliche Beladung mit 10 Tonnen für die Berechnung angesetzt.

Anhand dieser Daten wurde die Zahl der Fahrten von Fahrzeugen, die Gefahrgut befördern, berechnet. Diese Zahl wurde in Wechselbeziehung gebracht mit der Zahl der in dem Land durchgeführten Kontrollen, um Angaben über die Häufigkeit der Kontrollen als Prozentsatz der Zahl der Kontrollen und der Fahrten zu erhalten. Um eine ausgewogene Grundlage für die einzelnen Mitgliedstaaten zu schaffen wurden alle Fahrten anhand statistischer Daten von Eurostat berechnet.

## 6. HÄUFIGKEIT DER KONTROLLEN IN DEN MITGLIEDSTAATEN

Eines der mit der Richtlinie verfolgten Ziele ist die weitere Verbesserung der Sicherheit durch Gewährleistung einer hinreichenden Zahl von Kontrollen. Die Häufigkeit der Straßenkontrollen in den Mitgliedstaaten im Zeitraum 2003-2005 ist der Karte in Anhang II zu entnehmen.

Auf der Grundlage dieser Karte und der Ergebnisse aus früheren Berichten lassen sich folgende Schlüsse ziehen:

<sup>10</sup> Die Daten zum Gesamtumfang aller transportierten Güter wurden dem von Eurostat herausgegebenen Statistical Pocketbook 2006 „EU Transport in Figures“ entnommen. Luxemburg, Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften, 2007. Tabelle 3.2.4c

1) Die Häufigkeit der Kontrollen in der Europäischen Union ist insgesamt von 0,27 % (1997-1998) auf 0,23 % (1999-2002) zurückgegangen, und seit 2004 unter Einbeziehung der meisten neuen Mitgliedstaaten auf 0,29 % gestiegen (2003-2005).

2) In der Tschechischen Republik, in Deutschland, Ungarn und Slowenien liegt die Häufigkeit der Kontrollen im Zeitraum 2003-2005 bei über 0,60 %, in Österreich, Spanien, Frankreich, Polen und Schweden bei rund 0,25 %, in Belgien, Finnland und Malta knapp über 0,10 % und in den übrigen Ländern bei 0,06 % oder sogar darunter. Es ist jedoch zu beachten, dass in einigen Mitgliedstaaten ein wesentlicher Anteil der verfügbaren Kapazitäten der Strafverfolgungsbehörden zur Durchführung von Kontrollen in den Unternehmen eingesetzt wird. Diese Kontrollen werden ebenfalls auf der Grundlage von Artikel 6 der Richtlinie 95/50/EG durchgeführt, schlagen sich jedoch in den Daten nicht nieder.

3) Das Kontrollniveau in den Ländern mit dem höchsten Kontrollniveau übersteigt jenes in den Ländern mit dem niedrigsten Kontrollniveau um das 30fache. Ungarns Daten liegen deutlich über den Daten anderer Mitgliedstaaten.

Der Mitgliedstaat, der keinen Bericht übermittelt hat, wurde bei allen Daten nicht berücksichtigt.

Um beurteilen zu können, ob in- und ausländische Fahrzeuge in gleichem Maße kontrolliert werden, sind in Anhang III 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. Da der Anteil ausländischer Fahrzeuge, die kontrolliert werden, in den Transitländern am höchsten ist, erscheinen die Anteile unter Berücksichtigung der jeweiligen geografischen Lage immer noch angemessen. Schlussfolgernd lässt sich feststellen, dass es keine Hinweise auf eine diesbezügliche Unausgewogenheit der Kontrollen gibt.

## **7. DER ANTEIL GESETZESWIDRIGER 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. Da jedoch möglicherweise auf einzelne Fahrzeuge mehrere Verstöße entfallen sind, ergibt sich dadurch ein unrealistisch hoher Prozentsatz. Dies ist bei der Bewertung der Zahlen zu berücksichtigen. Die Angaben zum Anteil der Verstöße pro Kontrolle im Zeitraum 2003-2005 sind der Karte in Anhang IV zu entnehmen.

Aus dem Vergleich der Werte mit den Ergebnissen der vorangegangenen Berichte lässt sich schließen, dass:

1) das Verhältnis der Zahl der Verstöße pro Kontrolle in der Europäischen Union insgesamt zunächst von 0,22 (1997-1998) auf 0,26 (1999-2002) gestiegen und dann auf 0,18 (2003-2005) gefallen ist;

2) je nach Land das Verhältnis der Zahl der Verstöße pro Kontrolle im Zeitraum 1999-2002 von 0,02 bis beinahe 2,00 variierte;

3) in Estland, Irland, Malta, Österreich und Portugal das Verhältnis der Zahl der Verstöße pro Kontrolle im Zeitraum 2003-2005 wesentlich über dem EU-Durchschnitt (0,26) liegt. In den meisten Ländern liegt das Verhältnis zwischen 0,10 – 0,50.

Die Zahlen zeigen, dass die Straßenkontrollen notwendig sind und ein wichtiges Instrument zur Erhöhung der Sicherheit beim Gefahrguttransport darstellen, auch wenn kein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Häufigkeit der Kontrollen (Anhang II) und dem Anteil der Verstöße (Anhang IV) besteht.

## **8. SANKTIONEN**

Die Angaben zu den Sanktionen waren in vielen Fällen unvollständig. Ein Überblick über die Arten von Sanktionen in den Mitgliedstaaten, die Angaben übermittelt haben, ist in Anhang V enthalten. Die häufigste Sanktion (rund 80 %) ist ein Bußgeld, gefolgt von einer Verwarnung (rund 20 %). Strafrechtliche Verfolgungen sind dagegen selten.

## **9. FAZIT**

Zwar haben die meisten Mitgliedstaaten im Zeitraum 2003-2005 Straßenkontrollen zum Gefahrguttransport durchgeführt, bei der Häufigkeit dieser Kontrollen gibt es jedoch erhebliche Unterschiede. Die durchschnittliche Häufigkeit der Kontrollen in der Europäischen Union (unter Berücksichtigung der Erweiterung 2004) hat in den vergangenen Jahren zugenommen.

Die Kontrollen sind gerechtfertigt durch den Anteil der Fahrzeuge, bei denen anlässlich von Kontrollen ein Verstoß gegen die Rechtsvorschriften festgestellt wird, wenngleich die Zahl der Verstöße im Verhältnis zu den Kontrollen im Durchschnitt leicht zurückgegangen ist.

Angesichts dieses Berichts betont die Kommission, dass Straßenkontrollen ein wirksames Instrument sind, um die Sicherheitsprobleme des Gefahrguttransports zu verdeutlichen und diesen zu verbessern. Die in einigen Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen in den Unternehmen sind offensichtlich eine ebenso wirksame Durchsetzungsmöglichkeit, auch wenn dies aus den Anhängen zu diesem Bericht nicht deutlich wird.

Die Kommission möchte die Mitgliedstaaten darauf hinweisen, dass die harmonisierten Berichtsformblätter verwendet werden sollen und dass alle Mitgliedstaaten der Kommission einen Bericht übermitteln sollten. Durch die Einführung und Anwendung der neuen Risikokategorien in allen Mitgliedstaaten werden künftig bessere Berichte erstellt werden.



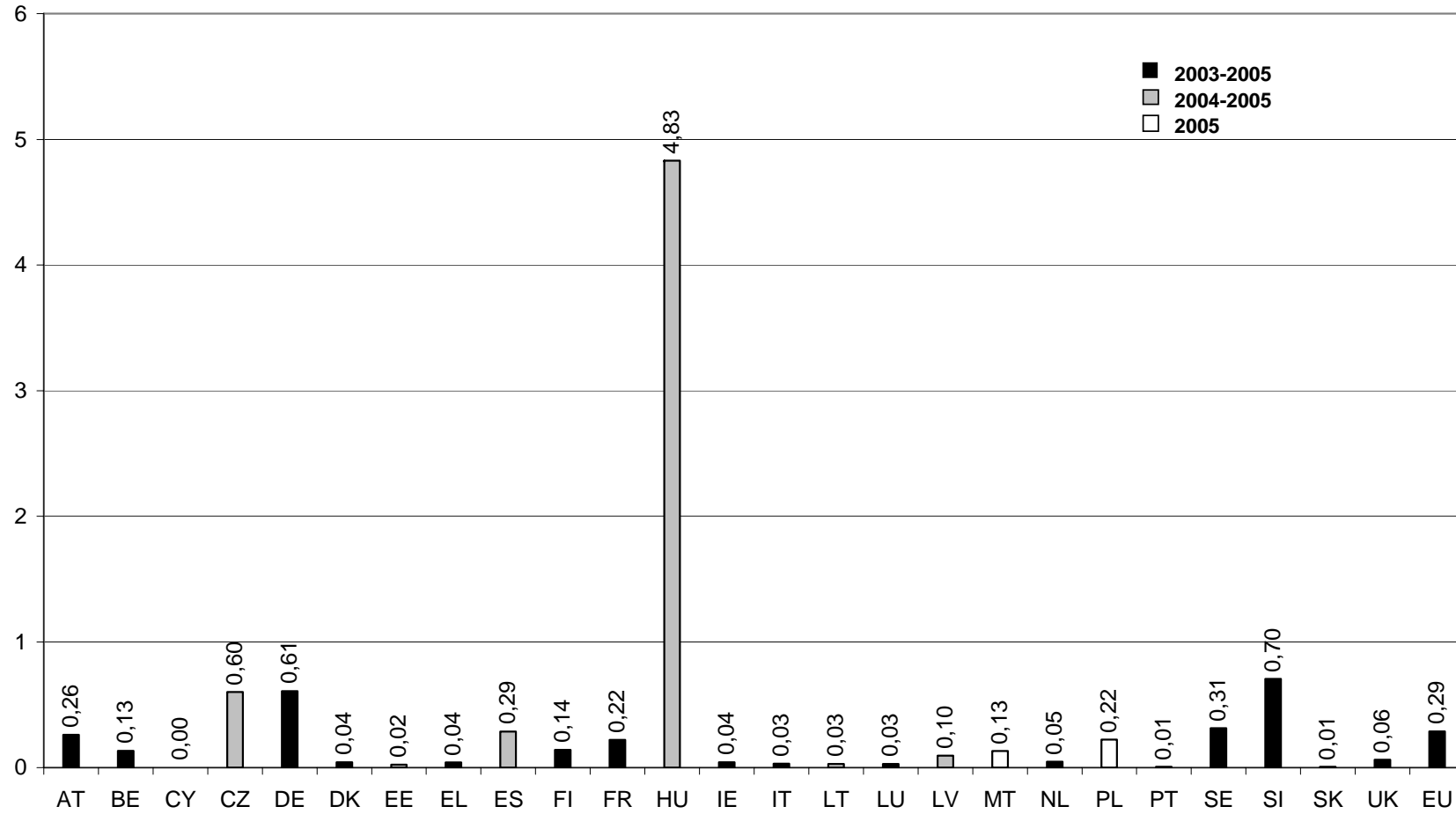
**ANHANG 1: ZEITREIHEN (1997-2005) DER ZAHL DER IN JEDEM  
MITGLIEDSTAAT REGISTRIERTEN KONTROLLEN; VERSTÖSSE UND  
SANKTIONEN**

LAND	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	'97-'99	'00-'02	'03-'05	
AT	Kontrollen	5698	6062	6720	7666	5940	6671	5831	5420	5273	18480	20277	16524
	Verstöße	3834	6043	11913	10542	6923	8271	13973	14653	n.a.	21790	25736	28626
	Sanktionen	2317	3094	5630	7514	3825	2647	2647	5362	3041	11041	13986	11050
BE	Kontrollen	1163	1624	2544	2414	2762	2594	2919	3417	3835	5331	7770	10171
	Verstöße	1331	1548	2243	2450	2582	2338	1167	1445	1536	5122	7370	4148
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	1342	1306	0	0	2648
CY	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CZ	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	0	11334	17796	0	0	29130
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	0	1271	1615	0	0	2886
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	1187	855	0	0	2042
DE	Kontrollen	126533	129758	131161	115786	98005	93247	106653	103975	88915	387452	307038	299543
	Verstöße	21849	24020	24351	21467	18279	19929	21556	20617	16418	70220	59675	58591
	Sanktionen	19408	17701	19014	14144	14773	14903	19660	20594	16418	56123	43820	56672
DK	Kontrollen	275	251	274	242	94	203	311	621	708	800	539	1640
	Verstöße	80	70	67	28	47	25	80	197	410	217	100	687
	Sanktionen	66	73	67	28	40	25	32	104	232	206	93	368
EE	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	74	67	0	0	141
EL	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	96	211	1106	0	0	1413
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	25	21	81	0	0	127
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	29	44	136	0	0	209
ES	Kontrollen	23900	28037	32849	38759	40013	34423	36782	30453	32591	84786	113195	99826
	Verstöße	3205	2975	4342	5569	6319	5087	5620	4706	3759	10522	16975	14085
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	3759	0	0	3759
FI	Kontrollen	1602	1723	1437	1849	1690	1739	2394	2536	2401	4762	5278	7331
	Verstöße	573	1109	745	763	637	666	706	1057	924	2427	2066	2687
	Sanktionen	776	1338	623	761	615	496	1202	1259	1002	2737	1872	3463
FR	Kontrollen	19561	0	0	0	0	0	22951	28122	23341	19561	0	74414
	Verstöße	1919	0	0	0	0	0	2325	2770	2303	1919	0	7398
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	485	783	n.a.	0	0	1268
HU	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	0	74546	41609	0	0	116155
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	0	819	935	0	0	1754
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	864	717	0	0	1581
IE	Kontrollen	0	0	0	0	0	435	356	375	815	0	435	1546
	Verstöße	0	0	0	0	0	269	399	429	684	0	269	1512
	Sanktionen	0	0	0	0	0	203	370	395	718	0	203	1483
IT	Kontrollen	0	1797	2389	2459	2514	2528	2797	3135	3963	4186	7501	9895
	Verstöße	0	440	333	347	296	247	760	1036	1353	773	890	3149
	Sanktionen	0	440	333	347	296	247	0	0	0	773	890	0
LT	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	0	189	258	0	0	447
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	0	74	93	0	0	167
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	74	96	0	0	170
LU	Kontrollen	203	286	203	451	454	228	313	100	190	692	1133	603
	Verstöße	52	52	4	44	37	18	122	60	114	108	99	296
	Sanktionen	12	4	0	0	0	0	192	91	183	16	0	466

LAND		1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	'97-'99	'00-'02	'03-'05
LV	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	0	403	417	0	0	820
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	0	231	79	0	0	310
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	149	79	0	0	228
MT	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	36
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	34	0	0	34
NL	Kontrollen	3521	2266	2416	3145	1429	4510	2362	2138	1949	8203	9084	6449
	Verstöße	1586	656	1275	4889	2149	3287	946	1047	898	3517	10325	2891
	Sanktionen	1419	481	931	1158	711	1209	946	842	898	2831	3078	2686
PL	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	0	0	13505	0	0	13505
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	0	0	2323	0	0	2323
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	2210	0	0	2210
PT	Kontrollen	0	0	0	135	150	78	67	192	171	0	363	430
	Verstöße	0	0	0	43	116	60	34	118	116	0	219	268
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SE	Kontrollen	8125	7839	6669	7263	6283	5995	6333	5109	6375	22633	19541	17817
	Verstöße	4509	4041	3096	2929	3447	3087	2275	2138	2138	11646	9463	6551
	Sanktionen	2140	2152	1758	1833	1435	1186	1462	1195	1917	6050	4454	4574
SI	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	4178	3228	2179	0	0	9585
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	736	586	359	0	0	1681
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	295	268	277	0	0	840
SK	Kontrollen	0	0	0	0	0	0	0	0	83	0	0	83
	Verstöße	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	5
	Sanktionen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
UK	Kontrollen	6011	9016	7928	7087	6616	4985	6124	4863	5762	22955	18688	16749
	Verstöße	1817	1308	1041	660	972	806	810	745	916	4166	2438	2471
	Sanktionen	237	131	93	11	261	234	488	277	496	461	506	1261

☐ : Noch kein EU-Mitgliedstaat/Noch keine Bereitstellung von Daten erforderlich

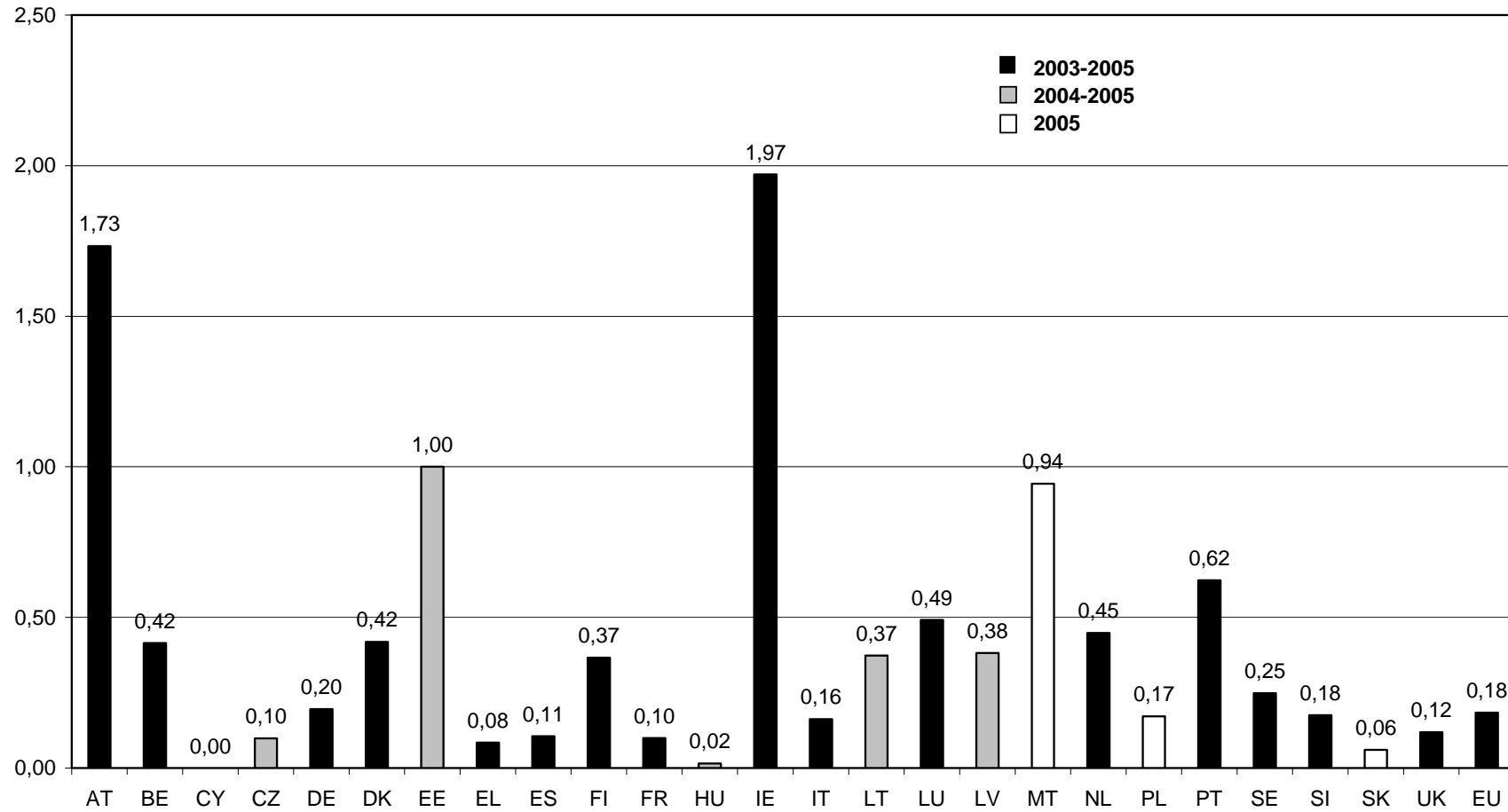
**ANHANG II: ZAHL DER KONTROLLEN PRO ZAHL DER GEFAHRGUTTRANSPORTE (%) 2003-2005**  
**(NEUE MITGLIEDSTAATEN 2004-2005)**



**ANHANG III: ZAHL DER KONTROLLEN UND ANTEIL DER KONTROLLIERTEN  
AUSLÄNDISCHEN FAHRZEUGE (2003-2005)**

Land	Land der Kontrolle	Anderes EU-Land	Nicht-EU-Land	Unbekannt	Gesamtzahl	% KONTROLLEN AUSLÄND. FAHRZEUGE
AT	8517	4874	3133	0	16524	48,46
BE	7159	2768	67	0	9994	28,37
CY	0	0	0	0	0	/
CZ	21066	6804	1260	0	29130	27,68
DE	198720	72098	28725	0	299543	33,66
DK	1314	293	33	0	1640	19,88
EE	147	4	0	0	151	2,65
EL	1362	73	67	0	1502	9,32
ES	87741	10311	1174	0	99226	11,57
FI	6109	325	897	0	7331	16,67
FR	58343	14540	1531	0	74414	21,60
HU	72110	11292	32753	0	116155	37,92
IE	731	36	0	0	767	4,69
IT	8844	547	504	0	9895	10,62
LT	325	110	12	0	447	27,29
LU	151	422	29	0	602	74,92
LV	574	215	22	0	811	29,22
MT	36	0	0	0	36	0,00
NL	4055	1320	311	0	5686	28,68
PL	10601	2054	850	0	13505	21,50
PT	379	51	0	0	430	11,86
SE	15546	2083	576	500	18705	14,22
SI	4697	2682	2206	0	9585	51,00
SK	77	6	0	0	83	7,23
UK	19632	1005	38	9	20684	5,04
<b>EU</b>	<b>528236</b>	<b>133913</b>	<b>74188</b>	<b>509</b>	<b>736846</b>	<b>28,24</b>

**ANHANG IV: ZAHL DER VERSTÖSSE PRO KONTROLLE 2003-2005**



**ANHANG V: ART DER SANKTIONEN 2003-2005**

