



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 7. März 2017
(OR. en)

7057/17

TRANS 97

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	6. März 2017
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2017) 112 final
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 DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2017) 112 final.

Anl.: COM(2017) 112 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 6.3.2017
COM(2017) 112 final

**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**

INHALT

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

1.	Einleitung	3
2.	Zugehörige EU-Rechtsvorschriften	3
3.	Anwendung der Richtlinie 95/50/EG	4
4.	Berichte der EU-Mitgliedstaaten und Norwegens	4
5.	Empfehlung für die Meldung von Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße	5
6.	Berechnung der Daten	5
7.	Entwicklung der Kontrollen und ihrer Ergebnisse.....	5
8.	Vergleich der Daten	6
8.1	Häufigkeit der Kontrollen	6
8.2	Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunft der Beförderungseinheit.....	7
8.3	Anteil der nicht vorschriftsgemäßen Beförderungseinheiten	7
8.4	Aufschlüsselung der nicht vorschriftsgemäßen Beförderungseinheiten nach ihrer Herkunft.....	7
8.5	Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten.....	7
8.6	Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien.....	7
8.7	Arten von Sanktionen	8
9.	Fazit.....	8

1. EINLEITUNG

Die Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße¹ wurde am 6. Oktober 1995 verabschiedet und die Mitgliedstaaten mussten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft setzen, die erforderlich waren, um dieser Richtlinie ab dem 1. Januar 1997 nachzukommen.

Nach der Richtlinie 95/50/EG muss jeder Mitgliedstaat der Kommission für jedes Kalenderjahr spätestens zwölf Monate nach dessen Ablauf einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie übermitteln². Ferner ist vorgesehen, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat mindestens alle drei Jahre einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten vorlegt³.

Der Bericht der Kommission stützt sich auf die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Jahresberichte. Der vorliegende Bericht für die Jahre 2012-2014 ist der sechste Bericht über die Anwendung der Richtlinie 95/50/EG des Rates in den Mitgliedstaaten. Der erste Bericht⁴ betraf die Jahre 1997-1998 und der zweite, dritte, vierte und fünfte Bericht jeweils die Jahre 1999-2002⁵, 2003-2005⁶, 2006-2007⁷ und 2008-2011⁸.

Die Bedingungen für die sichere Beförderung von Gefahrgut auf der Straße sind nicht in der Richtlinie 95/50/EG, sondern in zugehörigen EU-Rechtsvorschriften festgelegt, die nachstehend aufgeführt sind.

2. ZUGEHÖRIGE EU-RECHTSVORSCHRIFTEN

Bis zum 30. Juni 2009 war die Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße⁹ in der geänderten Fassung¹⁰ gültig. Die Anhänge der Richtlinie 94/55/EG waren inhaltlich identisch mit den Anhängen des *Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)*¹¹.

Zum 1. Juli 2009 wurde die Richtlinie 94/55/EG aufgehoben und durch die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland¹² in der geänderten Fassung¹³ ersetzt.

¹ ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35. Zuletzt geändert durch 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 6.9.2000.

⁵ KOM(2005) 430 endg. vom 15.9.2005.

⁶ KOM(2007) 795 endg. vom 13.12.2007.

⁷ KOM(2010) 364 endg. vom 7.7.2010.

⁸ COM(2013) 815 final vom 25.11.2013.

⁹ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7.

¹⁰ 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).

¹¹ Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße in der geänderten Fassung, geschlossen am 30. September 1957 in Genf unter der Anleitung der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE).

¹² ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

In der Richtlinie 2008/68/EG wird das Konzept der Richtlinie 94/55/EG weiter fortgeführt, wonach technische und verwaltungsrechtliche Vorschriften, die mit denen im Anhang des ADR identisch sind, auf den gesamten Verkehr im Gebiet der EU Anwendung finden.

3. ANWENDUNG DER RICHTLINIE 95/50/EG

Nach der Annahme der Richtlinie 94/55/EG und zur weiteren Verbesserung des Sicherheitsniveaus bei Gefahrguttransporten 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 enthält eine harmonisierte Prüfliste, die von den Mitgliedstaaten für derartige Kontrollen verwendet werden soll, sowie Leitlinien für die Einstufung von Verstößen. Im Jahr 2004 wurden die Anhänge der Richtlinie geändert¹⁴ und das System für die Einstufung der Verstöße wurde dahingehend geändert, dass seit 2005 zwischen drei Gefahrenkategorien unterschieden wird.

Diese einheitlichen Kontrollen gelten für alle Gefahrguttransporte auf der Straße im Gebiet eines Mitgliedstaats oder solche, die aus einem Drittland in dieses Gebiet einfahren, unabhängig davon, in welchem Land die Beförderungseinheit zugelassen wurde. Mit dieser Richtlinie soll erreicht werden, dass ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte auf der Straße stichprobenartig kontrolliert und gleichzeitig ein großer 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. Berichte über diese Kontrollen sind in der Richtlinie 95/50/EG allerdings nicht vorgeschrieben.

4. BERICHTE DER EU-MITGLIEDSTAATEN UND NORWEGENS

Die Mitgliedstaaten waren aufgefordert, bei der Erstellung ihrer Berichte die Gefahrenkategorien in Anhang II der Richtlinie 95/50/EG zugrunde zu legen und den Bericht entsprechend Anhang III der Richtlinie abzufassen. Norwegen hat seine Jahresberichte vorgelegt und darum gebeten, in den Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat einbezogen zu werden.

Kroatien ist der EU am 1. Juli 2013 beigetreten, hatte aber bereits 2012 begonnen, Bericht über seine Kontrollen zu erstatten. Die Berichte der meisten Mitgliedstaaten sowie Norwegens wurden weitgehend fristgerecht eingereicht. Bei einigen nationalen Berichten kam es zu Verzögerungen aufgrund von Verwaltungsverfahren für die Erhebung, Analyse und Übermittlung der Informationen an die Kommission, insbesondere in Fällen, in denen unterschiedliche Behörden an den Verfahren beteiligt sind. Trotz einer zeitweiligen Verbesserung der Situation im Jahr 2012 gegenüber der Zeit davor hat sich dieser Trend in den Folgejahren nicht in demselben Tempo fortgesetzt, sodass die Kommission die Mitgliedstaaten erneut auffordern musste, Form und Kohärenz der zu übermittelnden Daten zu verbessern.

¹³ Zuletzt geändert durch Richtlinie 2014/103/EU der Kommission vom 21. November 2014 zur dritten Anpassung der Anhänge der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt (ABl. L 335 vom 22.11.2014, S. 15).

¹⁴ 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).

Die Kommission hat von allen Mitgliedstaaten Berichte für den gesamten Zeitraum erhalten. Gleichwohl wurden – trotz erheblicher Verbesserungen – nicht alle Informationen in der korrekten Form bereitgestellt, da einige Länder weiterhin separate Berichte entsprechend den unterschiedlichen Zuständigkeiten auf nationaler Ebene vorlegen. Zudem waren einige Berichte unvollständig oder falsch ausgefüllt, was zu Lücken und aussagegelassenen Ergebnissen in den Tabellen des vorliegenden Berichts führte (durch die Abkürzung „#N/V“ („nicht verfügbar“) gekennzeichnet). Eine Zusammenfassung der Beiträge der Mitgliedstaaten ist den Anhängen dieses Berichts zu entnehmen.

Bei der Analyse der Entwicklungen in Kapitel 7 ist zu berücksichtigen, dass der Indikator der Nichteinhaltung für Dänemark im Jahr 2013 zu niedrig war, da es ein Missverständnis in Bezug auf die Anzahl der nicht vorschriftsgemäßen Beförderungseinheiten gab. Diese Fehlinterpretation wurde im Bericht für 2014 korrigiert.

Mehrere Mitgliedstaaten legten Berichte vor, in denen die Summe der Verstöße nicht mit der Zahl der nicht vorschriftsgemäßen Beförderungseinheiten übereinstimmt. Dies sollte nicht vorkommen, da die Mitgliedstaaten aufgefordert sind, für jede Beförderungseinheit nur den schwerwiegendsten Verstoß zu melden.

5. EMPFEHLUNG FÜR DIE MELDUNG VON KONTROLLEN VON GEFAHRGUTTRANSPORTEN AUF DER STRASSE

In früheren Berichten der Kommission wurde auf bestimmte systematische Unstimmigkeiten in den Statistikberichten der Mitgliedstaaten hingewiesen. Da die einheitliche Berichtserstellung durch die Mitgliedstaaten eine Grundvoraussetzung für Qualität, Vergleichbarkeit und Zuverlässigkeit der Berichte der Kommission ist, nahm die Kommission im Jahr 2011 eine Empfehlung¹⁵ an, durch die eine höhere Qualität dieser Berichte erreicht werden sollte.

Nach Veröffentlichung der Empfehlung verbesserten sich die Berichte erheblich und es waren nur noch gelegentliche und geringfügige Unstimmigkeiten festzustellen.

Einige dieser Unstimmigkeiten, die tendenziell abnehmen, betreffen die Anzahl der den einzelnen Gefahrenkategorien zugeordneten Verstöße¹⁶. In Abschnitt 1.4 des Anhangs der Empfehlung der Kommission wird betont, dass nur der schwerwiegendste Verstoß zu melden ist, selbst wenn mehrere Verstöße festgestellt wurden. Daher muss die Summe der Verstöße nach Gefahrenkategorie gleich der Zahl der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten sein.

Dieses Grundprinzip wird anscheinend noch nicht in allen Mitgliedstaaten richtig angewandt, da es noch immer vorkommt, dass mehrere Verstöße je Beförderungseinheit gemeldet werden.

Als weiteren wichtigen Aspekt behandelte die Empfehlung das Konzept der Sanktionen, die bei der Feststellung von Verstößen im Rahmen von Verkehrskontrollen verhängt werden. Aufgrund unterschiedlicher Rechts- und Verwaltungsvorschriften war es einigen Mitgliedstaaten unmöglich, den Ausgang der Rechtsverfahren im Anschluss an die

¹⁵ Empfehlung der Kommission vom 21.2.2011 zur Berichterstattung über die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, K(2011) 909 endg.

¹⁶ Die Definition der Gefahrenkategorien sowie Leitlinien zur Behandlung von Verstößen in diesen Gefahrenkategorien sind in Anhang II der Richtlinie 95/50/EG in der durch die Richtlinie 2004/112/EG geänderten Fassung festgelegt.

Kontrollen, bei denen mutmaßliche Verstöße festgestellt worden waren, nachzuverfolgen. Die Empfehlung enthielt den Vorschlag für einen gemeinsamen Kompromiss, der in allen Mitgliedstaaten umgesetzt werden konnte, nämlich die Entscheidung des Vollzugsbeamten nach Abschluss der Kontrolle auf der Straße zu protokollieren. Nach wie vor gibt es allerdings Mitgliedstaaten (Frankreich und Malta), die diese Daten nicht liefern können.

6. BERECHNUNG DER DATEN

Die Mitgliedstaaten sind aufgefordert, in ihrem Bericht – wenn möglich – den geschätzten Umfang der jährlichen Gefahrguttransporte in Tonnen oder in Tonnenkilometern in ihrem Hoheitsgebiet anzugeben. Für die Jahre 2012-2014 haben 15 Mitgliedstaaten Schätzungen vorgelegt.

Um einen objektiven Vergleich zwischen den Mitgliedstaaten zu ermöglichen, wurde der Umfang der Gefahrguttransporte je Mitgliedstaat anhand der Informationen aus der Eurostat-Datenbank ermittelt¹⁷. Ausgehend von diesen Angaben wird die Häufigkeit von Kontrollen je Million Tonnenkilometer geschätzt. Für Malta liegt keine Eurostat-Statistik vor, da für das Land eine Ausnahmeregelung hinsichtlich der Anwendung der Verordnung (EU) Nr. 70/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Januar 2012 über die statistische Erfassung des Güterkraftverkehrs gilt. Der Umfang der Gefahrguttransporte in Malta wird anhand der von der zuständigen maltesischen Behörde vorgelegten Daten geschätzt.

Die statistischen Angaben von Eurostat sind in Anhang IX dieses Berichts enthalten.

7. ENTWICKLUNG DER KONTROLLEN UND IHRER ERGEBNISSE

Anhang I gibt einen Überblick über die Entwicklung der Zahl der in den einzelnen Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen sowie des Anteils der nicht vorschriftsgemäßen Beförderungseinheiten und des Anteils der Verstöße der Gefahrenkategorie I.

Am Ende der Tabelle sind Durchschnittswerte für die Europäische Union und die statistischen Angaben Norwegens aufgeführt.

Folgendes ist zu beachten:

- eine gewisse Diskrepanz zwischen der gemeldeten Zahl der kontrollierten Beförderungseinheiten und der Zahl der ADR-konformen Beförderungseinheiten (z. B. meldete Griechenland im Jahr 2014, dass 521 Beförderungseinheiten kontrolliert wurden, dass aber nur bei einer Beförderungseinheit ein Verstoß der Gefahrenkategorie I festgestellt und nur eine einzige Geldbuße verhängt wurde);
- mehrere Mitgliedstaaten (Estland, Spanien, Italien, Zypern, Lettland und die Slowakei) meldeten in dem Dreijahreszeitraum überhaupt keine Stilllegungen. In anderen Ländern, z. B. Dänemark, Malta und Griechenland, kam dies während des Berichtszeitraums nur ein- oder zweimal vor;
- der Anteil der Gefahrenkategorie I fehlt im Falle Zyperns für die Jahre 2012 und 2014 und im Bericht der Slowakei für den gesamten Berichtszeitraum.

¹⁷ Eurostat-Tabelle „DS-073082“: Jährliche Straßenbeförderung gefährlicher Güter nach Art des Fahrgutes, untergliedert nach Verkehrstätigkeit.

Der Indikator „Anteil der Verstöße der Gefahrenkategorie I“ ist für die ordnungsgemäße Berichterstattung von besonderer Bedeutung. Wurde mehr als ein Verstoß je Beförderungseinheit gemeldet, ist der Anteil der Verstöße der Kategorie I geringer als der korrekte Wert.

Bei einigen Mitgliedstaaten ist die Zahl der gemeldeten Verstöße geringer als die Zahl der nicht vorschriftsgemäßen Beförderungseinheiten. Im Jahr 2012 galt dies für Ungarn, 2013 für Bulgarien, die Tschechische Republik, Irland, Ungarn, die Niederlande, Finnland und das Vereinigte Königreich, und 2014 für Rumänien und das Vereinigte Königreich. In manchen Fällen meldeten die Vollzugsbehörden nur, dass Verstöße festgestellt wurden, machten dazu oder zu den verhängten Sanktionen jedoch keine weiteren Angaben. Die statistischen Angaben sind dadurch zwar unvollständig, was aber keine systematischen Auswirkungen auf die Analyse hat. Auf diesen Aspekt wird in Abschnitt 8.6 näher eingegangen.

8. VERGLEICH DER DATEN

Die Gesamtzahl der durchgeführten Kontrollen war in den einzelnen Jahren des Berichtszeitraums nicht konstant und variierte wie folgt: 2012: 153 362, 2013: 157 455, 2014: 153 348. Im Jahr 2013 war zwar ein Anstieg um 2,6 % zu beobachten, doch gingen 2014 die Werte wieder auf den Stand von 2012 zurück.

Die Entwicklung verlief in den einzelnen Ländern unterschiedlich, wobei nur in acht Mitgliedstaaten die Anzahl der Kontrollen in diesem Zeitraum zunahm. In Ungarn, Österreich, Polen und Rumänien war der prozentuale Anstieg der Kontrollen im Berichtszeitraum am größten, während Bulgarien, Italien, die Niederlande und Schweden den stärksten Rückgang verzeichneten.

Bei der absoluten Zahl der Kontrollen in der EU war der Anteil Deutschlands im Jahr 2014 am höchsten (32,5 %), gefolgt von Polen (15,19 %) und Österreich (9,21 %), während Estland (0,02 %), Zypern (0,03 %) und Malta (0,05 %) die geringsten Anteile aufwiesen. Dieser Indikator ist zu einem erheblichen Teil auf die Größe des betreffenden Mitgliedstaats zurückzuführen und war im Laufe des Berichtszeitraums keinen auffallenden Veränderungen unterworfen. Im Jahr 2012 war der Anteil Deutschlands am höchsten (35,99 %), wiederum gefolgt von Polen (13 %) und Österreich (7,80 %) an zweiter und dritter Stelle. Die drei Mitgliedstaaten mit den wenigsten Kontrollen waren Estland und Malta (0,05 %) sowie Zypern (0,06 %).

8.1 Häufigkeit der Kontrollen

Anhang II gibt einen Überblick über die Häufigkeit der in den Mitgliedstaaten zwischen 2012 und 2014 durchgeführten Straßenkontrollen. Die Häufigkeit wird als Verhältniszahl berechnet und entspricht der Anzahl der Kontrollen je Million Tonnenkilometer des im jeweiligen Mitgliedstaat beförderten Gefahrguts.

Im Jahr 2012 betrug der EU-Durchschnitt 0,52 Kontrollen je Million Tonnenkilometer. Im Jahr 2013 sank der Wert auf 0,48 (entsprechend einem jährlichen Rückgang von 9,6 %) und verzeichnete 2014 wieder einen leichten Anstieg auf 0,49. Die häufigsten Kontrollen fanden 2012 in Österreich (12,89 %), Ungarn (7 %) und Bulgarien (5,84 %) statt. Im Jahr 2013 wurden die höchsten Werte in Österreich (12,34 %), der Slowakei (10,10 %) und Schweden (6,72 %) festgestellt, während 2014 Österreich (14,85 %), die Slowakei (10,73 %) und Ungarn (9,47 %) vorne lagen. Im Jahr 2012 war die Häufigkeit der Kontrollen in Österreich

annähernd 24,78 Mal so hoch wie der EU-Durchschnitt, während in Ungarn die Häufigkeit das 13,46-fache und in Bulgarien das 11,23-fache des EU-Durchschnitts betrug.

8.2 Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunft der Beförderungseinheit

Anhang III dieses Berichts enthält einen Überblick über die Kontrollen mit einer Aufschlüsselung nach Herkunft der Beförderungseinheit.

Dieser Indikator wird nicht nur durch die Entscheidungen der Vollzugsbehörden, sondern auch durch die Geografie des Mitgliedstaats beeinflusst; so ist beispielsweise auf Inseln der Anteil des internationalen Straßentransitverkehrs geringer. Zwischen 2012 und 2014 wurde in Malta und Zypern keine einzige außerhalb der EU zugelassene Beförderungseinheit kontrolliert.

Der Anteil der im Land der Kontrolle zugelassenen Beförderungseinheiten lag im Berichtszeitraum bei 65 %. Der Anteil der kontrollierten Beförderungseinheiten aus anderen EU-Staaten stieg zwischen 2012 und 2014 von 28 % auf 30 % an. Der Anteil der Kontrollen von außerhalb der EU zugelassenen Einheiten ging 2013 im Vergleich zum Jahr davor von 5 % auf 4 % zurück und stieg 2014 auf 6 % an.

8.3 Anteil der nicht vorschriftsgemäßen Beförderungseinheiten

Anhang IV enthält eine Aufstellung der kontrollierten Beförderungseinheiten, bei denen mindestens ein Verstoß festgestellt wurde.

Der Anteil der Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprachen, sank von 22,12 % im Jahr 2012 auf 19,73 % im Jahr 2014, wobei vor allem in Zypern, Slowenien, Polen und Litauen deutliche Rückgänge festzustellen waren. Allerdings war in einigen anderen Mitgliedstaaten – Slowakei, Griechenland, Ungarn und Niederlande – ein Anstieg dieses Anteils zu verzeichnen.

8.4 Aufschlüsselung der nicht vorschriftsgemäßen Beförderungseinheiten nach ihrer Herkunft

Die Diagramme in Anhang V zeigen die Verteilung der nicht vorschriftsgemäßen Beförderungseinheiten, aufgeschlüsselt nach ihrer Herkunft.

Wie bereits in Abschnitt 8.2 angesprochen, spielen auch bei diesem Indikator die geografischen Gegebenheiten des Mitgliedstaats eine wesentliche Rolle.

8.5 Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten

Das Diagramm in Anhang VI zeigt den Prozentanteil stillgelegter Fahrzeuge an der Gesamtzahl der Fahrzeuge, für die ein Verstoß gemeldet wurde.

Die bereits oben angesprochenen Schwankungen setzten sich auch bei der Häufigkeit der Stilllegungen von Beförderungseinheiten fort: Der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge erreichte 2012 einen Wert von 26,16 %, stieg 2013 auf 28,06 % an und verzeichnete 2014 wieder einen geringfügigen Rückgang auf 27,72 %.

Die höchsten Anteile an Stilllegungen wurden im Jahr 2012 in Bulgarien (84,38 %), Slowenien (57,89 %) und Irland (54,84 %) festgestellt. In Norwegen führten im Jahr 2014 71,07 % der Verstöße zu einer Stilllegung. Estland, Spanien, Italien, Zypern, Lettland, Malta und die Slowakei meldeten zwischen 2012 und 2014 überhaupt keine Stilllegungen.

8.6 Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien

Die Diagramme in Anhang VII verdeutlichen die Verteilung der Verstöße nach Schweregrad. Zu melden ist nur der schwerwiegendste bei einer Kontrolle festgestellte Verstoß (der mit der höchsten Gefahrenkategorie).

Alle Mitgliedstaaten haben zu jeder kontrollierten Beförderungseinheit mindestens eine Kategorie von Verstößen gemeldet. Einige Mitgliedstaaten meldeten zu bestimmten Kategorien gar keine Daten. Im Jahr 2012 meldeten Zypern und die Slowakei keine Verstöße in den Gefahrenkategorien I und II. Griechenland meldete während des gesamten Berichtszeitraums keine Verstöße der Gefahrenkategorie III und in den Jahren 2014 und 2013 auch keine Verstöße der Gefahrenkategorie II.

Bei den in der EU im Jahr 2012 durchgeführten Kontrollen wurde in 42,69 % der Fälle, bei denen Verstöße festgestellt wurden, der schwerwiegendste Verstoß in die Gefahrenkategorie I eingestuft. Ein Verstoß dieser Kategorie bedeutet, dass die maßgeblichen Sicherheitsvorschriften nicht eingehalten wurden und ein hohes Sterberisiko, die Gefahr schwerer Verletzungen oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt besteht. Bei Verstößen dieser Art sind unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr zu ergreifen, z. B. durch Stilllegung des Fahrzeugs.

Bei 33,48 % der Kontrollen, bei denen ein Verstoß festgestellt wurde, entsprach der schwerwiegendste Verstoß der Gefahrenkategorie II, und auf die Gefahrenkategorie III entfielen die übrigen 23,83 %.

8.7 Arten von Sanktionen

Die Diagramme in Anhang VIII verdeutlichen die Verteilung der Sanktionen nach Mitgliedstaaten.

Vor Veröffentlichung der Empfehlung der Kommission (siehe Abschnitt 5) bestanden grundlegende Schwierigkeiten in Bezug auf die Datenerfassung. Nach der Empfehlung verbesserte sich die Situation deutlich und im Zeitraum 2012-2014 waren es lediglich Frankreich und Malta, die keine statistischen Angaben über die verhängten Sanktionen übermittelten. Die Slowakei meldete 2012 zwar keine Sanktionen, hat inzwischen aber mit der Übermittlung solcher Daten für die Jahre danach begonnen.

Im Verlauf der Inspektionen, die 2014 in der EU durchgeführt wurden, sind 5 066 Verwarnungen ausgesprochen und in 29 206 Fällen Geldbußen verhängt worden, wobei 2 963 Fälle zu weiteren Sanktionen führten, u. a. unter Einleitung gerichtlicher und verwaltungsrechtlicher Verfahren. Bei drei Vierteln der in der EU verhängten Sanktionen handelt es sich in der Regel um Geldbußen, wenngleich zwischen den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede bestehen.

Im Jahr 2014 wurden insgesamt rund 10,50 % weniger Sanktionen verhängt als 2012. Die Zahl der Verwarnungen ging in diesem Zeitraum um 18,1 % zurück und die Zahl der Geldbußen um 10 %; die Zahl sonstiger Sanktionen nahm dagegen um 9,8 % zu.

9. FAZIT

Die Richtlinie 95/50/EG ist seit dem 1. Januar 1997 in allen Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt. Die Einzelheiten über die Berichterstattung wurden im Jahr 2004 geändert

und die entsprechenden geänderten Vorschriften traten am 14. Dezember 2005 in Kraft. Wegen bestimmter systematischer Unstimmigkeiten in der Berichterstellung veröffentlichte die Kommission 2011 eine Empfehlung zu dem Thema.

Alle Mitgliedstaaten führen Kontrollen an Fahrzeugen für den Gefahrguttransport durch und übermitteln darüber in der Regel recht präzise Angaben. Gleichwohl bestehen noch immer einige Unstimmigkeiten und die Kommission setzt ihre Bemühungen fort, damit die sich aus der Richtlinie 95/50/EG ergebenden Berichtspflichten erfüllt und die Vorschriften von Jahr zu Jahr besser eingehalten werden. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Richtlinie 95/50/EG im Allgemeinen korrekt angewendet wird.

Aus den aktuellen Berichten geht allerdings hervor, dass für die Kontrollen immer weniger Mittel zur Verfügung stehen. Im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum (2008-2011) hat die Zahl der gemeldeten Kontrollen jedes Jahr abgenommen. Da es im Interesse der Mitgliedstaaten liegt, Gefahren im Zusammenhang mit dem Transport solcher Güter aufzudecken und vorzubeugen, möchte die Kommission den Austausch bewährter Praktiken sowie weitere Investitionen in diesem Bereich fördern.

Die Anzahl der Verstöße blieb während des Berichtszeitraums relativ konstant: Im Jahr 2014 wurde bei jeder fünften Kontrolle von Gefahrguttransporten ein Verstoß festgestellt bzw. es bestand ein Verdacht auf einen Verstoß, während das Verhältnis im Jahr 2012 noch 1:4,5 betrug.

42,69 % der festgestellten Verstöße waren der schwerwiegendsten Kategorie zuzurechnen. Aufgrund dessen wurden 2012 ca. 8 875 Fahrzeuge aus dem Verkehr gezogen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass in der EU im Bereich des Gefahrguttransports ein einheitliches Vorschriftenpaket angewendet wird, das in gleicher Weise auch in zahlreichen Ländern außerhalb der EU Anwendung findet. Dennoch führen annähernd 32 000 der ca. 150 000 Straßenkontrollen, die jedes Jahr stattfinden, zu dem Ergebnis, dass die vorgeschriebenen Sicherheitsanforderungen bei der Beförderung nicht eingehalten werden.

Die hohe Zahl der gemeldeten Verstöße kann aber auch mit den gezielten Kontrollmaßnahmen der Mitgliedstaaten zusammenhängen, die zum Ziel haben, die Transportunternehmen mit der schlechtesten Einhaltungquote zu ermitteln und zu sanktionieren, um die knappen Ressourcen so effizient wie möglich einzusetzen. Die statistischen Daten spiegeln demnach den Gefahrguttransportmarkt in der EU nur beschränkt wider, der in der Praxis viel sicherer ist als es die gemeldeten Daten vermuten lassen.

Vor diesem Hintergrund hat die Kommission zusammen mit den zuständigen Behörden damit begonnen zu prüfen, wie die Anhänge der Richtlinie geändert werden können, um die Art und Weise, wie die Mitgliedstaaten die Daten über die durchgeführten Kontrollen und verhängten Sanktionen erfassen und melden, zu verbessern.

<<->