



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 27. Februar 2020
(OR. en)

6363/20

TRANS 78

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

Nr. Komm.dok.: COM(2020) 69 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 STRAÙE DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 69 final.

Anl.: COM(2020) 69 final



Brüssel, den 26.2.2020
COM(2020) 69 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 STRAÙE DURCH DIE
MITGLIEDSTAATEN**

INHALTSVERZEICHNIS

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 GEFÄHRGUTTRANSPORTEN AUF DER STRAÙE
DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN

1.	Einleitung	2
2.	Berichte der EU-Mitgliedstaaten und Norwegens	3
3.	Berechnung der Daten	4
4.	Entwicklung der Kontrollen und ihrer Ergebnisse	4
5.	Vergleich der Daten	5
5.1.	Häufigkeit der Kontrollen	6
5.2.	Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunftsort der Beförderungseinheit	6
5.3.	Anteil der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten	6
5.4.	Aufschlüsselung der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten nach Herkunftsort	6
5.5.	Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten	6
5.6.	Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien	7
5.7.	Arten von Sanktionen	7
6.	Schlussfolgerungen	7

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 angenommen. Gemäß der Richtlinie müssen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte auf der Straße bestimmten Kontrollen unterzogen wird und dass ihre Sicherheitsbedingungen den einschlägigen Rechtsvorschriften entsprechen. Zur Durchführung der in der Richtlinie vorgesehenen Kontrollen verwenden die Mitgliedstaaten die Prüfliste nach Anhang I und nehmen Bezug auf die Gefahreinstufung der möglichen festgestellten Verstöße gemäß Anhang II.

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 übermitteln¹. 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 vorlegt².

Der Bericht der Kommission stützt sich auf die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Jahresberichte. Der vorliegende Bericht für die Jahre 2015-2017 ist der siebte Bericht über die Anwendung der Richtlinie 95/50/EG des Rates in den Mitgliedstaaten. Der erste Bericht³ betraf die Jahre 1997-1998, der zweite⁴ die Jahre 1999-2002, der dritte⁵ die Jahre 2003-2005, der vierte⁶ die Jahre 2006-2007, der fünfte⁷ die Jahre 2008-2011 und der sechste⁸ die Jahre 2012-2014.

Bis zum 30. Juni 2009 waren die Bedingungen für den sicheren Gefahrguttransport auf der Straße in der Richtlinie 94/55/EG des Rates⁹ in der geänderten Fassung festgelegt. Mit Wirkung vom 1. Juli 2009 wurde diese Richtlinie aufgehoben und durch die Richtlinie 2008/68/EG¹⁰ in der geänderten Fassung ersetzt.

In der Richtlinie 2008/68/EG wird das Konzept der Richtlinie 94/55/EG fortgeführt, technische und verwaltungsrechtliche Vorschriften anzuwenden, die mit jenen im Anhang des *Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße - (ADR)*¹¹ identisch sind, sodass sie für den gesamten innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr innerhalb der EU verbindlich werden. Da das ADR keine spezifischen Bestimmungen für seine Durchsetzung enthält, wurden diese in der Richtlinie 95/50/EG festgelegt.

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 geändert¹² und das System für die Einstufung der Verstöße wurde dahin gehend 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

¹ Artikel 9 Absatz 1 der Richtlinie.

² Artikel 9 Absatz 2 der Richtlinie.

³ KOM(2000) 517 endg. vom 6.9.2000.

⁴ KOM(2005) 430 endg. vom 15.9.2005.

⁵ KOM(2007) 795 endg. vom 13.12.2007.

⁶ KOM(2010) 364 endg. vom 7.7.2010.

⁷ COM(2013) 815 final vom 25.11.2013.

⁸ COM(2017) 112 final vom 6.3.2017.

⁹ Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße (ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7).

¹⁰ Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

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 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).

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 jedoch in der Richtlinie 95/50/EG nicht vorgeschrieben.

2. BERICHTE DER EU-MITGLIEDSTAATEN UND NORWEGENS

Die Mitgliedstaaten sind 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.

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 2015 gegenüber den Vorjahren hat sich dieser Trend in den Folgejahren nicht in demselben Tempo fortgesetzt, sodass die Kommission die Mitgliedstaaten erneut auffordern musste, Format und Kohärenz der zu übermittelnden Daten zu verbessern.

Die Kommission hat von allen Mitgliedstaaten Berichte für den gesamten Zeitraum erhalten. Gleichwohl wurden – trotz erheblicher Verbesserungen – nicht alle Informationen im richtigen Format bereitgestellt. 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.

In früheren Berichten der Kommission wurden bestimmte systematische Unstimmigkeiten in den Statistikberichten der Mitgliedstaaten festgestellt. Da die einheitliche Berichterstellung durch die Mitgliedstaaten eine Grundvoraussetzung für Qualität, Vergleichbarkeit und Zuverlässigkeit der Berichte der Kommission ist, nahm die Kommission im Jahr 2011 eine Empfehlung¹³ an, durch die eine höhere Qualität dieser Berichte erreicht werden sollte.

Nach der 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 Gefahrenkategorien¹⁴ zugeordneten Verstöße. In Abschnitt 1.4 des Anhangs zur Empfehlung der Kommission wird betont, dass nur der schwerwiegendste Verstoß zu melden ist, selbst wenn mehrere Verstöße festgestellt wurden. Daher muss die Gesamtzahl 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 weiteres wichtiges Thema wurde in der Empfehlung das Konzept der Sanktionen angesprochen, die bei der Feststellung von Verstößen im Rahmen von Verkehrskontrollen verhängt werden. Aufgrund unterschiedlicher Rechts- und Verwaltungsvorschriften war es einigen Mitgliedstaaten

¹³ Empfehlung der Kommission vom 21.2.2011 zur Berichterstattung über die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße, K(2011) 909 endg.

¹⁴ 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.

unmöglich, den Ausgang der Rechtsverfahren im Anschluss an die Kontrollen, bei denen mutmaßliche Verstöße festgestellt worden waren, nachzuverfolgen. In der Empfehlung wurde ein gemeinsamer Kompromiss vorgeschlagen, der in allen Mitgliedstaaten zur Anwendung kommen kann und darin besteht, dass die Entscheidung des Vollzugsbeamten im Anschluss an die Kontrolle vor Ort aufgezeichnet wird. Ein Mitgliedstaat (Frankreich) ist jedoch noch nicht in der Lage, solche Daten zu melden.

3. 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 2017 wurden von 16 Mitgliedstaaten und Norwegen Schätzungen vorgelegt. Für die Vorjahre (2015 und 2016) haben nur 14 Mitgliedstaaten und Norwegen die geschätzte Gesamtmenge gefährlicher Güter mitgeteilt.

Da nicht alle Mitgliedstaaten in der Lage waren, diese Daten vorzulegen, wurde – um einen objektiven Vergleich zwischen den Mitgliedstaaten zu ermöglichen – der Umfang der Gefahrguttransporte je Mitgliedstaat anhand der Informationen aus der Eurostat-Datenbank¹⁵ ermittelt. Anhand dieser Angaben wird die Häufigkeit der Kontrollen im Verhältnis zum Transportumfang geschätzt, obgleich in der Richtlinie keine Mindestanzahl von Kontrollen (in absoluten Zahlen oder in %) vorgeschrieben ist.

Für Malta liegt jedoch 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 daher anhand der von der zuständigen maltesischen Behörde vorgelegten Daten geschätzt.

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

4. ENTWICKLUNG DER KONTROLLEN UND IHRER ERGEBNISSE

Anhang I gibt einen Überblick über die Entwicklung der Zahl der von den Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen, des Anteils der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten und des Anteils der Verstöße der Gefahrenkategorie I, d. h. der schwerwiegendsten Kategorie von Verstößen, bei denen die Nichteinhaltung der einschlägigen ADR-Bestimmungen ein hohes Sterberisiko bzw. die Gefahr einer schweren Körperverletzung oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt mit sich bringt, weshalb unverzüglich geeignete Abhilfemaßnahmen, beispielsweise die Stilllegung des Fahrzeugs, ergriffen werden müssen.

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

Die Menge der erhobenen Daten ermöglicht sowohl detaillierte als auch aggregierte Analysen. Daraus ergeben sich insbesondere folgende Überlegungen:

- eine gewisse Diskrepanz besteht zwischen der gemeldeten Zahl der kontrollierten Beförderungseinheiten und der Zahl der ADR-konformen Beförderungseinheiten (z. B. meldete Griechenland im Jahr 2015, dass 324 Beförderungseinheiten kontrolliert wurden, aber nur bei einer Beförderungseinheit ein Verstoß der Gefahrenkategorie I festgestellt wurde). Im Jahr 2016 schien sich die Situation mit 6290 Kontrollen und 39 gemeldeten Fällen von Nichtkonformität (d. h. 0,62 % der Gesamtzahl der Kontrollen) zu verbessern, doch im letzten Jahr des Berichtszeitraums (2017) blieb die Zahl der Verstöße mit 42 im Vergleich zur Gesamtzahl der Kontrollen, die auf 20 870 stieg, sehr niedrig: dies ergibt eine Nichtkonformitätsrate von 0,20 %,

¹⁵ Eurostat-Tabelle „DS-073082“: Jährliche Straßenbeförderung gefährlicher Güter nach Art des Fahrgutes, untergliedert nach Verkehrstätigkeit.

die um das 8-fache unter dem EU-Durchschnitt liegt. Zum Vergleich: in Deutschland wurden im Jahr 2015 bei 45 961 Kontrollen 11 548 Fälle von Nichtkonformität festgestellt, im Jahr 2016 bei 41 290 Kontrollen 11137 Fälle und im Jahr 2017 bei 40 956 Kontrollen 10 429 Fälle, was einer Nichtkonformitätsrate von rund 25 % entspricht;

- mehrere Mitgliedstaaten (Dänemark, Estland, Spanien, Italien, Zypern, Lettland und Portugal) haben während des Dreijahreszeitraums, auf den sich dieser Bericht bezieht, keine einzige Stilllegung gemeldet. Dies könnte darauf zurückzuführen sein, dass die Vollzugsbehörden in einigen Ländern nicht über Befugnisse zur Stilllegung von Fahrzeugen verfügen. In anderen Ländern (Griechenland, Luxemburg und Slowakei) kam dies während des Berichtszeitraums nur einmal vor;
- der Anteil der Gefahrenkategorie I fehlt für Zypern für den gesamten Berichtszeitraum und für Litauen für die Jahre 2016 und 2017, obwohl das letztgenannte Land Stilllegungen für die genannten Jahre meldete.

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 (z. B. Belgien, Tschechien, Deutschland, Irland, Lettland, Ungarn, Niederlande und Finnland) war im Jahr 2015 die Zahl der gemeldeten Verstöße insgesamt geringer als die Zahl der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten, während andere Mitgliedstaaten (z. B. Dänemark, Kroatien und Slowakei) mehr Verstöße insgesamt als nicht mit den Vorschriften konforme Beförderungseinheiten meldeten. Bei diesem Ungleichgewicht blieb es auch in den Jahren 2016 und 2017. In manchen Fällen meldeten die Vollzugsbehörden nur, dass Verstöße festgestellt wurden, machten zu diesen Verstößen oder den verhängten Sanktionen jedoch keine weiteren Angaben.

Die Tatsache, dass sehr unterschiedliche Informationen zur Gesamtzahl der Verstöße eingehen und bestimmte Mitgliedstaaten konstant keine Verstöße der Gefahrenkategorie I melden, sowie die mangelnde Kohärenz der Nichtkonformitätsrate auf EU-Ebene könnten darauf zurückzuführen sein, dass die Mitarbeiter der Vollzugsbehörden nicht angemessen geschult wurden. Die Kommission möchte den weiteren Austausch von Informationen und bewährten Verfahren in diesem Bereich zwischen den Mitgliedstaaten fördern.

5. VERGLEICH DER DATEN

Die Gesamtzahl der in der EU+Norwegen im Berichtszeitraum durchgeführten Kontrollen war in den einzelnen Jahren nicht konstant und variierte zwischen 136 966 im Jahr 2015 (im Vergleich zu 150 348 im Jahr 2014) und 133 360 im Jahr 2016 bzw. 144 056 im Jahr 2017. Die Zahl der Kontrollen ging im Jahr 2015 im Vergleich zu 2014 um 10,68 % zurück und diese Tendenz hielt auch im Jahr 2016 an, während 2017 ein leichter Anstieg der Zahl der Kontrollen zu verzeichnen war (wenngleich nicht das Niveau von 2014 erreicht wurde).

Die nationalen Tendenzen variieren, da nur 6 Mitgliedstaaten (Griechenland, Luxemburg, Estland, Slowenien, Irland und Schweden) die Zahl der Kontrollen im Berichtszeitraum um mehr als 25 % erhöht haben, während in Belgien, Dänemark, Kroatien, Italien, Bulgarien und dem Vereinigten Königreich die Zahl der durchgeführten Kontrollen am stärksten sank.

Gemessen an der absoluten Zahl der Kontrollen in der EU war der Anteil Deutschlands 2015 am höchsten (33,56 %), gefolgt von Polen (14,95 %) und Österreich (9,44 %). Dieselbe Rangfolge ergab sich 2016 mit 30,96 % der EU-Kontrollen durch Deutschland, 12,03 % durch Polen und 8,96 % durch Österreich, während im Jahr 2017 auf Deutschland mit dem höchsten Anteil an Kontrollen (28,43 %) Griechenland (14,49 %) und Polen (11,27 %) folgten. Zu beachten ist, dass dieser Indikator weitgehend mit der Größe des Mitgliedstaats im Zusammenhang steht.

5.1. Häufigkeit der Kontrollen

Anhang II liefert einen Überblick über die Häufigkeit der Straßenkontrollen in den Mitgliedstaaten in den Jahren 2015 und 2017. Die Häufigkeit wird als Verhältniszahl berechnet und entspricht der Anzahl der Kontrollen je Million Tonnenkilometer des im jeweiligen Mitgliedstaat beförderten Gefahrguts.

Im Jahr 2015 lag der EU-Durchschnitt bei 1,70 Kontrollen je Million Tonnenkilometer. Im Jahr 2016 sank der Wert auf 1,65 (entsprechend einem jährlichen Rückgang von 3 %) und verzeichnete 2017 wieder einen leichten Anstieg auf 1,75. Die häufigsten Kontrollen fanden 2015 in Österreich (13,94 je Million Tonnenkilometer), der Slowakei (9,04) und Ungarn (5,69) statt. 2016 lagen Österreich (11,38), die Slowakei (8,39) und Griechenland (7,88) an der Spitze und 2017 meldeten Griechenland (14,38), Österreich (10,71) und die Slowakei (7,09) die meisten Kontrollen. Im Jahr 2015 betrug die Häufigkeit der Kontrollen in Österreich das 8,2-fache des EU-Durchschnitts, Griechenland erreichte im Jahr 2017 ein ähnliches Verhältnis.

5.2. Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunftsort der Beförderungseinheit

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

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

Der Anteil der im Land der Kontrolle zugelassenen Beförderungseinheiten lag 2015 bei 63 %, 2016 bei 62 % und 2017 bei 65 %. Der Anteil der kontrollierten Beförderungseinheiten aus anderen EU-Staaten lag 2015 und 2016 bei 32 % und ging 2017 auf 29 % zurück, während der Anteil der Kontrollen von außerhalb der EU zugelassenen Einheiten stabil blieb und je nach Berichtsjahr zwischen 5 % und 6 % lag.

5.3. Anteil der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten

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

Der Anteil der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten an der Gesamtzahl der Kontrollen war 2015 und 2016 konstant (20 %) und sank 2017 auf 17 %. Einige Mitgliedstaaten (Bulgarien, Griechenland, Rumänien und die Slowakei) meldeten jedes Jahr weniger als 5 % Nichteinhaltung der Vorschriften. Die Slowakei bzw. Italien meldeten 0 % Verstöße für ein bzw. zwei Jahre, während Zypern 0 % Verstöße für den gesamten Zeitraum meldete.

5.4. Aufschlüsselung der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten nach Herkunftsort

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

Wie bereits in Abschnitt 5.2 erwähnt, wirkt sich auch die Geografie des Mitgliedstaats erheblich auf diesen Indikator aus (z. B. kann eine Insel oder ein Mitgliedstaat in Randlage erhebliche Unterschiede in Bezug auf den Verkehr aus Drittländern aufweisen).

5.5. 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 Stilllegung ist auf einen Verstoß gegen die Gefahrenkategorie I zurückzuführen und bedeutet, dass die Weiterfahrt so lange untersagt wird, bis das Fahrzeug entweder mit dem ADR in Einklang gebracht oder die Ladung in ein anderes mit dem ADR konformes Fahrzeug umgeladen wurde. Hinsichtlich der Häufigkeit der Stilllegung von

Beförderungseinheiten gab es im Berichtszeitraum nur geringe Unterschiede: Der Anteil der aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeuge lag 2015 bei 28 % und ging 2016 und 2017 auf 27 % zurück.

So wurden beispielsweise die höchsten Anteile an Stilllegungen 2015 in Norwegen (67 %), den Niederlanden (54 %), Deutschland (46 %) und Litauen (36 %) verzeichnet. Dänemark, Estland, Spanien, Italien, Zypern, Lettland und Portugal meldeten zwischen 2015 und 2017 keine Stilllegungen, während die Slowakei seit 2016 mit der Meldung von Stilllegungen begann.

5.6. Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien

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

Die meisten Mitgliedstaaten haben zu jeder kontrollierten Beförderungseinheit mindestens eine Kategorie von Verstößen gemeldet. Keinen Verstoß irgendeiner Gefahrenkategorie meldeten allerdings Zypern für den gesamten Berichtszeitraum 2015-2017 und Litauen für die Jahre 2016 und 2017.

Bei den im Jahr 2015 in der EU durchgeführten Kontrollen wurden 40 % der festgestellten Verstöße in die Gefahrenkategorie I (hohes Sterberisiko bzw. Gefahr schwerer Verletzungen oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt, die unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr erfordern, beispielsweise die Stilllegung des Fahrzeugs) eingestuft, 37 % in die Gefahrenkategorie II (Verstöße, die mit der Gefahr schwerer Verletzungen oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt verbunden sind, wobei jedoch geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr ergriffen werden, wenn möglich und angemessen am Kontrollort, spätestens jedoch nach Abschluss der laufenden Beförderung) und die übrigen 23 % in die Gefahrenkategorie III (Verstöße, die mit einer geringen Gefahr von Verletzungen oder einer Schädigung der Umwelt verbunden sind, wobei geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr nicht an der Straße ergriffen werden müssen).

5.7. Arten von Sanktionen

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

Vor Veröffentlichung der Empfehlung der Kommission (siehe Abschnitt 2 dieses Berichts) bestanden grundlegende Schwierigkeiten in Bezug auf die Datenerfassung. Nach Veröffentlichung der Empfehlung verbesserte sich die Lage deutlich und im Zeitraum 2015-2017 wurden nur von Frankreich keine statistischen Angaben zu Sanktionen übermittelt.

So wurden beispielsweise im Verlauf der Inspektionen, die 2015 in der EU durchgeführt wurden, 3216 Verwarnungen ausgesprochen, in 14 446 Fällen Geldbußen verhängt, während 2777 Fälle zu anderen Sanktionen führten, u. a. zur Einleitung gerichtlicher und verwaltungsrechtlicher Verfahren. Mit anderen Worten: prozentual führten die festgestellten Verstöße auf EU-Ebene zu Geldbußen in 71 %, zu Verwarnungen in 17 % und zu anderen Sanktionen in 13 % der Fälle (wenngleich zwischen den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede bestehen).

6. SCHLUSSFOLGERUNGEN

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 Berichterstattung veröffentlichte die Kommission 2011 eine Empfehlung zu dem Thema.

Aus den jüngsten Berichten geht eindeutig hervor, dass die Zahl der Kontrollen seit 2014 leicht rückläufig ist. Im Vergleich zum vorangegangenen Berichtszeitraum (2012-2014) ist festzustellen, dass die Zahl der gemeldeten Kontrollen 2015 auf EU-weit insgesamt 136 966 zurückgegangen ist. Ein weiterer Rückgang der Gesamtzahl der Kontrollen in der EU auf 133 360 ist für 2016 zu beobachten, während im Jahr 2017 ein leichter Anstieg auf 144 056 zu verzeichnen war. Trotz dieses

Wiederanstiegs liegen die Zahlen jedoch nach wie vor unter den Werten von 2014 mit 150 348 Kontrollen und deutlich niedriger als in den Jahren 2006 bzw. 2007 (d. h. den ersten Bezugsjahren, für die Daten der EU-27 vorliegen) mit 244 710 bzw. 285 466 Kontrollen¹⁶.

Die Anzahl der Verstöße blieb während des aktuellen Berichtszeitraums relativ konstant: Im Jahr 2015 wurde bei jeder fünften Kontrolle von Gefahrguttransporten ein Verstoß festgestellt bzw. es bestand ein Verdacht auf einen Verstoß, während das Verhältnis im Jahr 2017 bei 1:5,8 lag. In Zahlen entspricht dies 79 103 der insgesamt 417 343 Straßenkontrollen, die in den drei Jahren, auf die sich dieser Bericht bezieht, in der EU+Norwegen durchgeführt wurden.

40 % der festgestellten Verstöße waren der schwerwiegendsten Kategorie zuzurechnen. Folglich wurden 7442 Fahrzeuge im Jahr 2015, 7282 im Jahr 2016 und 6706 im Jahr 2017 stillgelegt.

Es sei darauf hingewiesen, dass die hohe Zahl der gemeldeten Verstöße auch mit den gezielten Kontrollmaßnahmen der Mitgliedstaaten zusammenhängen kann, 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 möglicherweise nur beschränkt wider, der somit in der Praxis viel sicherer wäre, als es die gemeldeten Daten vermuten lassen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass alle Mitgliedstaaten gemäß der Richtlinie 95/50/EG Kontrollen an Fahrzeugen für den Gefahrguttransport auf der Straße durchführen und darüber in der Regel recht präzise Angaben übermitteln. 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.

In Anbetracht der gemeldeten Daten und ihrer Analyse in diesem Bericht ist zu beobachten, dass die Zahl der von den Mitgliedstaaten jährlich durchgeführten Kontrollen allgemein zurückgeht und die Art und Weise der Berichterstattung weiterhin ein Problem darstellt.

Da es im Interesse der Mitgliedstaaten liegt, Gefahren im Zusammenhang mit dem Transport solcher Güter zu erkennen und zu verhindern, möchte die Kommission mehr Investitionen in diesem Bereich anregen, insbesondere zur Verbesserung der Fortbildung der Vollzugsbehörden und des Austauschs von Fachwissen und bewährten Verfahren.

¹⁶ KOM(2010) 364 endg., S. 10.