



Brüssel, den 8. September 2021  
(OR. en)

11640/21

**Interinstitutionelles Dossier:**  
**2021/0275(COD)**

CODIF 30  
CODEC 1194  
TRANS 527

## VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	19. August 2021
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2021) 483 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (kodifizierter Text)

Die Delegationen erhalten anbei einen neuen Kodifizierungsvorschlag der Kommission zum eingangs genannten Rechtsakt  
(COM(2021) 483 final - 2021/0275 (COD) und Annexes 1 to 5).

Delegations are invited to send their comments on the codification proposal by Wednesday 22 September 2021 to the following addresses:

[Codification@consilium.europa.eu](mailto:Codification@consilium.europa.eu) UND [sj-codification@ec.europa.eu](mailto:sj-codification@ec.europa.eu)

Delegation's attention is drawn to the Practical Guide on Codification (doc. 14722/14 + COR1).

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2021) 483 final.

Anl.: COM(2021) 483 final

11640/21

/rp

DE



EUROPÄISCHE  
KOMMISSION

Brüssel, den 19.8.2021  
COM(2021) 483 final

2021/0275 (COD)

Vorschlag für eine

**RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES**

**über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße  
(kodifizierter Text)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

**DE**

**DE**

## **BEGRÜNDUNG**

1. Im Zusammenhang mit dem „Europa der Bürger“ ist es ein wichtiges Anliegen der Kommission, das Unionsrecht zu vereinfachen und klarer zu gestalten, damit es für die Bürger besser verständlich und zugänglich wird und sie die spezifischen Rechte, die es ihnen zuerkennt, besser in Anspruch nehmen können.

Dieses Ziel lässt sich so lange nicht erreichen, wie zahlreiche Vorschriften, die mehrfach und oftmals in wesentlichen Punkten geändert wurden, in verschiedenen Rechtsakten, vom ursprünglichen Rechtsakt bis zu dessen letzter geänderter Fassung, verstreut sind und es einer aufwendigen Suche und eines Vergleichs vieler Rechtsakte bedarf, um die jeweils geltenden Vorschriften zu ermitteln.

Soll das Recht verständlich und transparent sein, müssen häufig geänderte Rechtsakte also kodifiziert werden.

2. Die Kommission hat mit Beschluss vom 1. April 1987<sup>1</sup> ihre Dienststellen angewiesen, alle Rechtsakte spätestens nach der zehnten Änderung zu kodifizieren. Dabei hat sie jedoch betont, dass es sich um eine Mindestanforderung handelt, denn im Interesse der Klarheit und des guten Verständnisses ihrer Vorschriften sollten die Dienststellen bemüht sein, die in ihre Zuständigkeit fallenden Rechtsakte in kürzeren Abständen zu kodifizieren.
3. Der Europäische Rat von Edinburgh hat sich im Dezember 1992 in seinen Schlussfolgerungen ebenfalls in diesem Sinne geäußert<sup>2</sup> und die Bedeutung der Kodifizierung unterstrichen, da sie hinsichtlich der Frage, welches Recht zu einem bestimmten Zeitpunkt auf einen spezifischen Gegenstand anwendbar ist, Rechtsicherheit biete.

Bei der Kodifizierung ist das übliche Verfahren für den Erlass der Rechtsakte der Union uneingeschränkt einzuhalten.

Da an den zu kodifizierenden Rechtsakten keine materiell-inhaltlichen Änderungen vorgenommen werden dürfen, haben sich das Europäische Parlament, der Rat und die Kommission in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 20. Dezember 1994 auf ein beschleunigtes Verfahren für die rasche Annahme kodifizierter Rechtsakte geeinigt.

4. Mit dem vorliegenden Vorschlag soll die Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße<sup>3</sup> kodifiziert werden. Die neue Richtlinie ersetzt die verschiedenen Rechtsakte, die Gegenstand der Kodifizierung sind<sup>4</sup>. Der Vorschlag behält den materiellen Inhalt der kodifizierten Rechtsakte vollständig bei und beschränkt sich darauf, sie in einem Rechtsakt zu vereinen, wobei nur insoweit formale Änderungen vorgenommen werden, als diese aufgrund der Kodifizierung selbst erforderlich sind.

---

<sup>1</sup> KOM(87) 868 PV.

<sup>2</sup> Siehe Anhang 3 zu Teil A dieser Schlussfolgerungen.

<sup>3</sup> Aufgenommen in das Legislativprogramm für 2021.

<sup>4</sup> Anhang IV Teil A dieses Vorschlags.

5. Der Kodifizierungsvorschlag wurde auf der Grundlage einer vorläufigen konsolidierten Fassung der Richtlinie 95/50/EG und der sie ändernden Rechtsakte ausgearbeitet. Diese konsolidierte Fassung war zuvor vom Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Union mit Hilfe eines Datenverarbeitungssystems in 24 Amtssprachen erstellt worden. Wenn die Artikel neu nummeriert wurden, werden die alte und die neue Nummerierung einander in der Entsprechungstabelle in Anhang V der kodifizierten Richtlinie gegenübergestellt.

Vorschlag für eine

## RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

### über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (kodifizierter Text)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag ☐ über die Arbeitsweise der Europäischen Union ☐, insbesondere auf Artikel ☐ 91 ☐,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses<sup>5</sup>,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen<sup>6</sup>,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:



(1) Die Richtlinie 95/50/EG des Rates<sup>7</sup> wurde mehrfach und erheblich geändert<sup>8</sup>. Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, sie zu kodifizieren.



(2) Die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße werden entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1100/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>9</sup> und der Verordnung (EWG) Nr. 3912/92 des Rates<sup>10</sup> vorgenommen.

<sup>5</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>6</sup> ABl. C [...] vom [...], S. [...].

<sup>7</sup> Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35).

<sup>8</sup> Siehe Anhang IV Teil A.

▼ 95/50/EG Erwägungsgrund 3  
(angepasst)

- (3) Die Kontrollverfahren sowie die jeweiligen Definitionen für diese Beförderungen sollten  sicherstellen ,  dass  die Einhaltung der in  der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>11</sup>  enthaltenen Sicherheitsvorschriften wirksam überprüft werden kann.

▼ 95/50/EG Erwägungsgrund 4

- (4) Es sollte ein hinreichendes Maß an Kontrollen durch die Mitgliedstaaten in ihrem gesamten Gebiet sichergestellt werden; dabei sollten soweit wie möglich mehrfache Kontrollen der betreffenden Fahrzeuge vermieden werden.

▼ 95/50/EG Erwägungsgrund 6  
(angepasst)

- (5) Die Durchführung der Kontrollen  sollte  anhand einer Prüfliste mit gemeinsamen Elementen  erfolgen , die für  den  Gefahrguttransport  in der gesamten  Union  gilt.

▼ 95/50/EG Erwägungsgrund 7  
(angepasst)

- (6) Es sollte außerdem eine Liste von Verstößen  geführt  werden, die von allen Mitgliedstaaten als so schwerwiegend betrachtet werden, dass bei einem Fahrzeug, bei dem diese Verstöße festgestellt worden sind, je nach den Gegebenheiten oder Sicherheitserfordernissen angemessene Maßnahmen ergriffen werden, einschließlich eines eventuellen Verbots, das betreffende Fahrzeug in die  Union  zu bringen.

▼ 95/50/EG Erwägungsgrund 8

- (7) Damit gewährleistet ist, dass die Sicherheitsvorschriften für den Gefahrguttransport auf der Straße konsequenter beachtet werden, oder, wenn während der Fahrt schwere Verstöße gegen die Vorschriften für den Gefahrguttransport festgestellt wurden, sollten in den Unternehmen vorsorglich Kontrollen durchgeführt werden können.

▼ 95/50/EG Erwägungsgrund 9

- (8) Diese Kontrollen sollten unabhängig vom Ursprungs- oder Bestimmungsort der Güter und unabhängig von dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, für alle

<sup>9</sup> Verordnung (EG) Nr. 1100/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 über den Abbau von Grenzkontrollen der Mitgliedstaaten im Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. L 304 vom 14.11.2008, S. 63).

<sup>10</sup> Verordnung (EWG) Nr. 3912/92 des Rates vom 17. Dezember 1992 über innerhalb der Gemeinschaft durchgeführte Kontrollen im Straßen- und im Binnenschiffsverkehr von in einem Drittland registrierten oder zum Verkehr zugelassenen Verkehrsmitteln (ABl. L 395 vom 31.12.1992, S. 6).

<sup>11</sup> 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).

Gefahrguttransporte auf der Straße gelten, die ganz oder teilweise in dem Gebiet der Mitgliedstaaten durchgeführt werden.

---

▼ 95/50/EG Erwägungsgrund 10

- (9) Bei schwerwiegenden oder wiederholten Verstößen sollten die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist beziehungsweise das Unternehmen seinen Sitz hat, ersucht werden können, angemessene Maßnahmen zu ergreifen; diese sollten den ersuchenden Mitgliedstaat über die veranlassten Maßnahmen unterrichten.
- 

▼ 95/50/EG Erwägungsgrund 11

- (10) Die Durchführung dieser Richtlinie sollte anhand eines der Kommission vorzulegenden Berichts verfolgt werden.
- 

▼ 2019/1243 Art. 1 u. Anh. Nr. IX  
Ziff. 1, Einleitungssatz (angepasst)

- (11) Um □ diese ◊ Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 □ des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union ◊ Rechtsakte □ hinsichtlich der Änderung ◊ der Anhänge I, II und III zu erlassen, um insbesondere Änderungen der Richtlinie 2008/68/EG Rechnung zu tragen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung<sup>12</sup> niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- 

▼ 95/50/EG Erwägungsgrund 5  
(angepasst)

- (12) □ Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus für die Beförderung gefährlicher Güter, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs oder der Wirkungen einer solchen Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union ◊ verankerten Subsidiaritätsprinzip □ tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus ◊.

---

<sup>12</sup>

ABl. L 123, 12.5.2016, S. 1.



- (13) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung unberührt lassen,

95/50/EG (angepasst)

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

### *Artikel 1*

- (1) Diese Richtlinie gilt für Kontrollen der Mitgliedstaaten von Gefahrguttransporten auf der Straße, die mit Fahrzeugen durchgeführt werden, die in ihrem Gebiet am Straßenverkehr teilnehmen oder aus einem Drittland in ihr Gebiet einfahren.

Sie gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen, die den Streitkräften gehören oder für die die Streitkräfte verantwortlich sind.

- (2) Diese Richtlinie beeinträchtigt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, unter Einhaltung des ~~☒~~ Union ~~☒~~srechts die innerstaatliche oder grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter in ihrem Gebiet mit Fahrzeugen, die nicht unter diese Richtlinie fallen, zu kontrollieren.

### *Artikel 2*

~~☒~~ Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen: ~~☒~~

- a) „Fahrzeug“: jedes zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmte vollständige oder unvollständige Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie seine Anhänger, mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen sowie allen Arbeitsmaschinen;
- b) „gefährliche Güter“: die Güter, die gemäß Artikel ~~☒~~ 1 Buchstabe b des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), das am 30. September 1957 in Genf geschlossen wurde, und den in Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG genannten Anlagen A und B zu diesem Übereinkommen ~~☒~~ als gefährlich eingestuft sind;
- c) „Beförderung/Transport“: jede Beförderung, die ganz oder teilweise auf den öffentlichen Straßen im Gebiet eines Mitgliedstaats mit einem Fahrzeug erfolgt, einschließlich der in der Richtlinie ~~☒~~ 2008/68/EG ~~☒~~ erfassten Tätigkeiten des Ein- und Ausladens der Güter, und zwar unbeschadet der in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten hinsichtlich dieser Tätigkeiten vorgesehenen Regelungen über die Verantwortlichkeiten;
- d) „Unternehmen“: jede natürliche und juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluss von Personen mit oder ohne Rechtspersönlichkeit oder mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede staatliche

Einrichtung, unabhängig davon, ob sie über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt, die gefährliche Güter befördert, lädt, entlädt oder befördert lässt, sowie eine solche, die gefährliche Güter im Rahmen einer Beförderungstätigkeit zeitweilig lagert, sammelt, verpackt oder in Empfang nimmt, sofern sie ihren Sitz im Gebiet der ~~☒~~ Union ~~☒~~ hat;

- e) „Kontrolle“: jede Kontrolle, Prüfung, Untersuchung oder Formalität, die aus Sicherheitsgründen im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter von den zuständigen Behörden durchgeführt wird.

### *Artikel 3*

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte auf der Straße den in dieser Richtlinie vorgesehenen Kontrollen unterzogen wird, um zu überprüfen, ob die Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße eingehalten werden.

Diese Kontrollen werden in dem Gebiet eines Mitgliedstaats gemäß Artikel 3 der Verordnung (EG) Nr. 1100/2008 und Artikel 1 der Verordnung (EWG) Nr. 3912/92 durchgeführt.

### *Artikel 4*

(1) Um die Kontrollen nach dieser Richtlinie durchzuführen, verwenden die Mitgliedstaaten die ~~☒~~ in ~~☒~~ Anhang I ~~☒~~ enthaltene Prüfliste ~~☒~~. Eine Ausfertigung dieser Prüfliste oder eine von der Behörde, die die Kontrolle vorgenommen hat, ausgestellte Bescheinigung über die durchgeführte Kontrolle wird dem Fahrer des Fahrzeugs ausgehändigt; sie ist auf Verlangen vorzuzeigen, um weitere Kontrollen zu vereinfachen oder soweit als möglich zu vermeiden.

Unterabsatz 1 berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, Sondermaßnahmen in Form von Schwerpunktcontrollen durchzuführen.

(2) Die Kontrollen werden im Stichprobenverfahren durchgeführt und erfassen soweit möglich einen ausgedehnten Teil des Straßennetzes.

(3) Die Kontrollen werden an Orten durchgeführt, an denen Fahrzeuge, bei denen Verstöße festgestellt wurden, in einen vorschriftsmäßigen Zustand versetzt oder — wenn die Kontrolle durchführende Behörde es für angebracht hält — an Ort und Stelle oder an einem von dieser Behörde bezeichneten Platz stillgelegt werden können, ohne dass dadurch ein Sicherheitsrisiko entsteht.

(4) Gegebenenfalls können, sofern dadurch kein Sicherheitsrisiko entsteht, dem Transportgut Proben entnommen werden, um sie von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Laboratorium untersuchen zu lassen.

(5) Die Kontrollen dürfen eine angemessene Zeitdauer nicht überschreiten.

## *Artikel 5*

Unbeschadet anderer möglicher Sanktionen können Fahrzeuge, bei denen ein oder mehrere insbesondere der in Anhang II genannten Verstöße gegen die Vorschriften für Gefahrguttransporte festgestellt wurden, an Ort und Stelle oder an einem von den Kontrollbehörden dafür bezeichneten Platz angehalten werden; die Fahrt darf erst fortgesetzt werden, wenn die Vorschriften erfüllt sind, je nach den Gegebenheiten oder Sicherheitserfordernissen können auch andere angemessene Maßnahmen ergriffen werden, einschließlich der etwaigen Verweigerung der Einfahrt in die Union .

## *Artikel 6*

(1) Daneben können — vorbeugend oder wenn unterwegs Verstöße festgestellt wurden, die die Sicherheit des Gefahrguttransports gefährden — auch Kontrollen in den Unternehmen durchgeführt werden.

Durch diese Kontrollen soll sichergestellt werden, dass die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße unter Sicherheitsbedingungen erfolgt, die den einschlägigen Rechtsvorschriften entsprechen.

(2) Wenn ein oder mehrere insbesondere der in Anhang II genannten Verstöße im Bereich der Gefahrguttransporte festgestellt werden, müssen die beabsichtigten Transporte in einen vorschriftsmäßigen Zustand versetzt werden, bevor sie das Unternehmen verlassen, oder anderen geeigneten Maßnahmen unterzogen werden.

## *Artikel 7*

(1) Die Mitgliedstaaten gewähren einander Amtshilfe bei der Durchführung dieser Richtlinie.

(2) Wird bei schwerwiegenden oder wiederholten Verstößen durch ein gebietsfremdes Fahrzeug oder Unternehmen die Sicherheit des Gefahrguttransports gefährdet, müssen diese Verstöße den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats gemeldet werden, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder das Unternehmen seinen Sitz hat.

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem schwerwiegende oder wiederholte Verstöße festgestellt wurden, können die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder das Unternehmen seinen Sitz hat, ersuchen, gegenüber dem oder den Zu widerhandelnden angemessene Maßnahmen zu ergreifen.

Letztere Behörden teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem die Verstöße festgestellt wurden, die gegebenenfalls gegenüber dem Beförderer oder dem Unternehmen ergriffenen Maßnahmen mit.

## *Artikel 8*

Gibt eine Straßenkontrolle, der ein in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenes Fahrzeug unterzogen wird, Anlass zu der Annahme, dass schwerwiegende oder wiederholte Verstöße vorliegen, die bei dieser Kontrolle nicht festgestellt werden können, weil die erforderlichen Erkenntnisse fehlen, gewähren die zuständigen Behörden der betroffenen Mitgliedstaaten einander Amtshilfe bei der Klärung des Falls.

Führt der zuständige Mitgliedstaat hierzu eine Kontrolle in dem Unternehmen durch, so werden die Ergebnisse dieser Kontrolle dem anderen betroffenen Mitgliedstaat mitgeteilt.

## *Artikel 9*

(1) Jeder Mitgliedstaat übermittelt der Kommission für jedes Kalenderjahr spätestens zwölf Monate nach dessen Ablauf einen nach dem in Anhang III  enthaltenen Muster des Formulars  erstellten Bericht über die Anwendung  der Richtlinie 95/50/EG und  dieser Richtlinie mit folgenden Angaben:

- a) soweit möglich,  der erfasste oder geschätzte  Umfang der Gefahrguttransporte auf der Straße (in beförderten Tonnen oder in Tonnenkilometern);
- b)  die  Anzahl der durchgeführten Kontrollen;
- c)  die  Anzahl der kontrollierten Fahrzeuge, aufgeschlüsselt nach der Zulassung (im innerstaatlichen Gebiet, im Gebiet anderer Mitgliedstaaten oder im Gebiet von Drittländern);
- d)  die  Anzahl der festgestellten Verstöße  nach Gefahrenkategorie ;
- e)  die  Anzahl und Art der verhängten Sanktionen.

(2) Die Kommission legt dem Europäischen Parlament und dem Rat zum ersten Mal im Jahr 1999 und in der Folge mindestens alle drei Jahre anhand der Angaben gemäß Absatz 1 einen Bericht über die Anwendung  der Richtlinie 95/50/EG und  dieser Richtlinie durch die Mitgliedstaaten vor.

 2019/1243 Art. 1 u. Anh. Nr. IX  
Ziff. 1(1) (angepasst)

## *Artikel 10*

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 11 delegierte Rechtsakte  in Bezug auf die Änderung  der Anhänge I, II, und III zu erlassen, um sie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt auf den von dieser Richtlinie erfassten Gebieten anzupassen, um insbesondere Änderungen der Richtlinie 2008/68/EG Rechnung zu tragen.

### Artikel 11

- (1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.
- (2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 26. Juli 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.
- (3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.
- (4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.
- (5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.
- (6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

### Artikel 12

Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten innerstaatlichen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.



### *Artikel 13*

Die Richtlinie 95/50/EG, in der Fassung der in Anhang IV Teil A aufgeführten Rechtsakte, wird unbeschadet der Verpflichtung der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung in innerstaatliches Recht aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang V zu lesen.

---



### *Artikel 14*

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

### *Artikel 15*

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Europäischen Parlaments*  
Der Präsident

*Im Namen des Rates*  
Der Präsident