



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 25.11.2013
COM(2013) 815 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**

**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

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	5
2.	Zugehörige EU-Rechtsvorschriften	5
3.	Anwendung der Richtlinie 95/50/EG	6
4.	Berichte der EU-Mitgliedstaaten und Norwegens	6
5.	Empfehlungen für die Meldung von Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße	7
6.	Berechnung der Daten	8
7.	Entwicklung der Kontrollen und ihrer Ergebnisse	8
8.	Vergleich der Daten	9
8.1.	Häufigkeit der Kontrollen	9
8.2.	Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunft der Beförderungseinheit	9
8.3.	Anteil nicht den Vorschriften entsprechender Beförderungseinheiten	10
8.4.	Aufschlüsselung der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten nach ihrer Herkunft	10
8.5.	Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten	10
8.6.	Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien	10
8.7.	Arten von Sanktionen	11
9.	Fazit	11
Anhang I Entwicklung hinsichtlich der Anzahl der Kontrollen, der Nichteinhaltung der Vorschriften und der Verstöße der Gefahrenkategorie I		13
Anhang II Häufigkeit von Kontrollen in Millionen Tonnenkilometer		18
Anhang III Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunftsort		19
Anhang IV Anteil der Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprechen		20
Anhang V Aufschlüsselung der Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprechen, nach Herkunftsort		21
Anhang VI Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprechen		22
Anhang VII Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien		23

Anhang VIII Arten von Sanktionen je Beförderungseinheit, die nicht den Vorschriften entspricht	24
Anhang IX Jahresaufkommen von Gefahrguttransporten auf der Straße in Millionen Tonnenkilometern	25

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 in der Richtlinie 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 2008-2011 ist der fünfte Bericht über die Anwendung der Richtlinie 95/50/EG des Rates in den Mitgliedstaaten. Der erste Bericht⁴ bezog sich auf die Jahre 1997-1998, der zweite⁵ auf die Jahre 1999-2002, der dritte⁶ auf die Jahre 2003-2005 und der vierte⁷ auf die Jahre 2006-2007.

Die Bedingungen für die sichere Beförderung von Gefahrgut auf der Straße sind nicht in der Richtlinie 95/50/EG festgelegt, sondern in zugehörigen EU-Rechtsvorschriften (siehe nachstehende Beschreibung).

2. ZUGEHÖRIGE EU-RECHTSVORSCHRIFTEN

Die durch diesen Bericht abgedeckten Jahre gehören formal zu zwei verschiedenen Rechtsetzungskontexten, allerdings bleibt dies hinsichtlich der Interpretation der Ergebnisse dieses Berichts ohne praktische Auswirkungen.

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 Straße⁸ in der geänderten Fassung⁹ gültig. Die Anhänge zu Richtlinie 94/55/EC waren inhaltlich identisch mit den Anhängen des *Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße* (auch bekannt als ADR)¹⁰.

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 Binnenland¹¹ in der geänderten Fassung¹² ersetzt. In

¹ 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).

² Artikel 9 Absatz 1 der geänderten Richtlinie.

³ Artikel 9 Absatz 2 der geänderten 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 ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7.

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

¹⁰ 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 (UN-ECE).

¹¹ ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

Richtlinie 2008/68/EG wird das Konzept der Richtlinie 94/55/EG bei der Anwendung identischer technischer und verwaltungsrechtlicher Vorschriften auf die Bestimmungen, die dem internationalen Übereinkommen über sämtliche Beförderungen auf dem Gebiet der EU als Anlage beigelegt sind, weiter fortgeführt.

3. ANWENDUNG DER RICHTLINIE 95/50/EG

Nach der Annahme der Richtlinie 94/55/EG und zur weiteren Verbesserung des Sicherheitsniveaus bei Gefahrguttransporten nahm der Rat am 6. Oktober 1995 Richtlinie 95/50/EG über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße an. 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 geändert¹³ und das System für die Klassifikation von Verstößen so geändert, dass ab 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 im Stichprobenverfahren kontrolliert wird, wobei 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 werden¹⁴. Berichte über diese Kontrollen sind jedoch in der Richtlinie 95/50/EG 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 legt weiterhin einen Jahresbericht vor; die Informationen sind auch in diesem Bericht an das Europäische Parlament und den Rat enthalten.

Kroatien trat am 1. Juli 2013 der EU bei und hat im Berichtszeitraum keine Kontrollen gemeldet. Die Berichte der anderen Mitgliedstaaten sowie Norwegens wurden weitgehend fristgerecht eingereicht. Etwaige Verzögerungen stehen im Zusammenhang mit den Verwaltungsverfahren für die Erhebung, Analyse und Übermittlung der Informationen an die Kommission, insbesondere in jenen Fällen, in denen unterschiedliche Behörden an den Verfahren beteiligt sind. Die Sachlage hat sich seit 2011 erheblich verbessert. Die Berichte für 2011 gingen bis Februar 2013 ein.

¹² Zuletzt geändert durch Richtlinie 2012/45/EU der Kommission vom 3. Dezember 2012 zur zweiten 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 332 vom 4.12.2012, S. 18).

¹³ 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).

¹⁴ Schweden gab an, dass zahlreiche Kontrollen und Prüfungen in Terminals, Unternehmen und Häfen durchgeführt werden. Nach Angaben der Niederlande werden dort darüber hinaus Transportunternehmen aufgesucht, um Kontrollen und Prüfungen durchzuführen und Informationsmaterial zu verteilen. Belgien gab an, dass Inspektionen in den Unternehmen durchgeführt werden und die Sicherheitsbeauftragten die Ergebnisse der Kontrollen in Unternehmen an die zuständigen Behörden weiterleiten.

In den ersten Jahren des Berichtszeitraums sind nicht alle Informationen im richtigen Format vorgelegt worden. Einige Mitgliedstaaten verwendeten weiterhin die Codes der alten und zwischenzeitlich aufgehobenen Anhänge zu Richtlinie 95/50/EG. Inzwischen sind jedoch weitreichende Verbesserungen eingetreten.

Bei der Kommission sind Berichte aller Mitgliedstaaten für den gesamten Zeitraum eingegangen. Allerdings sind einige Berichte unvollständig, wodurch Lücken in den in diesem Bericht vorgelegten Tabellen entstanden. Diese sind durch die Abkürzung „#N/V“ („nicht verfügbar“) gekennzeichnet. Eine Zusammenfassung dieser Berichte der Mitgliedstaaten ist diesem Bericht als Anhang beigefügt.

Bei der Analyse der in Abschnitt 7 dieses Berichts dargestellten Informationen ist zu berücksichtigen, dass der Indikator der Nichteinhaltung für Spanien bis zum Jahr 2008 zu niedrig war, da es ein Missverständnis in Bezug auf die Anzahl der Beförderungseinheiten gab, die nicht den Vorschriften entsprechen. Diese Fehlinterpretation wurde in den späteren Berichten Spaniens berichtigt.

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

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

In früheren Berichten der Kommission wurden bestimmte systematische Unstimmigkeiten in den Statistikberichten der Mitgliedstaaten festgestellt. 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 der Veröffentlichung der Empfehlung verbesserten sich die Berichte erheblich und es waren nur noch gelegentliche und geringfügige Unstimmigkeiten festzustellen.

Die meisten Unstimmigkeiten beziehen sich auf die Zahl der Verstöße entsprechend den Gefahrenkategorien¹⁶. 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 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 nach wie vor 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 von Unterschieden in den Rechts- und Verwaltungsgrundlagen konnten einige Mitgliedstaaten die Ergebnisse der Gerichtsverfahren nicht nachverfolgen, die sich an Kontrollen anschlossen, bei denen mutmaßliche Verstöße festgestellt wurden. In der Empfehlung wurde ein gemeinsamer Kompromiss, der in allen Mitgliedstaaten zur

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 und der Leitlinien für die Handhabung von Verstößen in diesen Gefahrenkategorien sind in Anhang II der Richtlinie 95/50/EG in der durch Richtlinie 2004/112/EG geänderten Form festgelegt.

Anwendung kommen kann, vorgeschlagen, und zwar die Meldung der Entscheidung des Vollzugsbeamten im Anschluss an die Kontrolle auf der Straße.

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 2008 wurden von 13 Mitgliedstaaten Schätzungen vorgelegt. 2011 gaben nur 9 Mitgliedstaaten eine entsprechende Schätzung ab.

Um einen objektiven Vergleich zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten zu ermöglichen, wurden die Angaben zum Umfang der Gefahrguttransporte je Mitgliedstaat anhand von Informationen in der Eurostat-Datenbank¹⁷ ermittelt. Ausgehend von diesen Angaben wird die Häufigkeit von Kontrollen je Million Tonnenkilometer geschätzt.

Eurostat-Statistiken fehlen für Malta, da für Malta 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 gilt¹⁸. 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 registrierten Kontrollen, den Anteil der Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprechen, sowie den Anteil der Verstöße der Gefahrenkategorie I.

Am Ende der Tabelle sind Durchschnittswerte für die Europäische Union sowie die Statistikangaben Norwegens zusammengestellt.

Dabei ist zu beachten, dass Daten in den folgenden Bereichen fehlen:

- die Zahl der Kontrollen in Estland in den Jahren 2006 und 2007,
- der Anteil der Beförderungseinheiten, bei denen Verstöße festgestellt wurden, im Jahr 2006 in Deutschland, Estland und Spanien und im Jahr 2007 in Estland und Spanien,
- der Anteil der Verstöße der Gefahrenkategorie I im Jahr 2006 in Bulgarien, Deutschland und Portugal.

Der Indikator des Anteils der Verstöße der Gefahrenkategorie I ist in besonderem Maße von einer ordnungsgemäßen Erstellung der Berichte abhängig. Wurde mehr als ein Verstoß je Beförderungseinheit gemeldet, ist der Anteil der Verstöße der Kategorie I geringer als es dem richtigen Wert entspricht. Im Jahr 2006 war dies in Frankreich, den Niederlanden, Polen und Portugal der Fall, im Jahr 2007 in Bulgarien, den Niederlanden, Polen und Portugal.

Einige Mitgliedstaaten meldeten eine geringere Gesamtzahl an Verstößen als es der Zahl der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten entsprach. Dies war der Fall in Belgien, Italien, Ungarn, Malta und Schweden. In manchen Fällen meldeten die Durchsetzungsbehörden nur, dass Verstöße festgestellt wurden, machten aber keine weiteren

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

¹⁸ ABl. L 32 vom 3.2.2012, S. 1.

Angaben dazu oder zu den daraufhin verhängten Sanktionen. Die statistischen Angaben sind dadurch zwar unvollständig, doch wirkt sich dies nicht in systematischer Weise auf die Analyse aus. Auf diese Frage wird in Abschnitt 8.6 näher eingegangen.

8. VERGLEICH DER DATEN

Die Gesamtzahl der Kontrollen ging im Verlauf der vier Jahre um 33,8 % von 252 632 auf 167 340 zurück. Der größte Rückgang pro Jahr – um 12,6 % – trat im Jahr 2011 gegenüber dem Jahr 2010 ein. Die Entwicklung verlief jedoch in den einzelnen Mitgliedstaaten auf unterschiedliche Weise, da die Zahl der Kontrollen in 11 Mitgliedstaaten in diesem Zeitraum anstieg. In Rumänien, Slowenien und Österreich war die prozentuale Zunahme der Kontrollen im Berichtszeitraum am größten, in Lettland, Bulgarien und Ungarn war der Rückgang am größten.

Hinsichtlich der absoluten Zahl der Kontrollen in der EU war der Anteil Deutschlands im Jahr 2011 am höchsten (34,8 %), gefolgt von Spanien (11,8 %) und Polen (9,8 %), während Estland (0,03 %), Malta und Lettland (0,05 %) die geringsten Anteile aufwiesen. Dieser Indikator ist zwar zu einem erheblichen Teil ein Ausdruck der Größe des betreffenden Mitgliedstaats, allerdings waren im Laufe des Berichtszeitraums auffallende Veränderungen festzustellen. Im Jahr 2008 war der Anteil Deutschlands am höchsten (31,5 %), gefolgt von Spanien (16,9 %), allerdings lag Bulgarien an dritter Stelle (11,1 %). Die drei Mitgliedstaaten mit der geringsten Zahl der Kontrollen waren im Jahr 2008 Malta (0,03 %), Estland (0,08 %) und Luxemburg (0,09 %).

8.1. Häufigkeit der Kontrollen

Anhang II gibt einen Überblick über die Häufigkeit von Straßenkontrollen in den Mitgliedstaaten in den Jahren 2010 und 2011. Die Häufigkeit wird berechnet als Verhältnis der Anzahl der Kontrollen je Million Tonnenkilometer der in den einzelnen Mitgliedstaaten beförderten gefährlichen Güter.

Im Jahr 2010 lag der Durchschnitt in der EU bei 2,54 Kontrollen je Million Tonnenkilometer, 2011 sank dieser Durchschnitt auf 2,14 Kontrollen je Million Tonnenkilometer, was einem jährlichen Rückgang von 15,7 % entspricht. Die Häufigkeit der Kontrollen war in Bulgarien im Jahr 2010 weiterhin außergewöhnlich hoch und belief sich auf fast das Neunfache des EU-Durchschnitts. Im Jahr 2011 wurden in Bulgarien, Österreich und Rumänien durchweg ungefähr 10 Kontrollen je Million Tonnenkilometer durchgeführt, also rund das 4,5-fache des EU-Durchschnitts.

8.2. Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunft 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 Durchsetzungsbehörden beeinflusst, sondern auch durch die Geografie des Mitgliedstaats; auf Inseln ist beispielsweise der Anteil des internationalen Transitverkehrs auf der Straße geringer. In bestimmten Jahren wurde in Irland, Malta, Zypern und Portugal keine einzige außerhalb der EU zugelassene Beförderungseinheit kontrolliert.

Der Anteil der im Land der Zulassung kontrollierten Beförderungseinheiten schwankte im Berichtszeitraum um ca. 70 %. Der Anteil der aus anderen EU-Staaten stammenden Beförderungseinheiten stieg im Zeitraum 2008 bis 2011 von 20,5 % auf 25,7 %. Dies hatte zur Folge, dass der Anteil der außerhalb der EU zugelassenen Einheiten von 12,6 % auf 4,4 % zurückging.

8.3. Anteil nicht den Vorschriften entsprechender 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, stieg von 13,7 % im Jahr 2008 auf 21,4 % im Jahr 2011, wobei vor allem in Spanien, Lettland, der Tschechischen Republik und in den Niederlanden ein deutlicher Anstieg festzustellen war. In 15 Mitgliedstaaten war allerdings kein Anstieg dieses Anteils zu verzeichnen.

Der Prozentsatz von Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprechen, ist in den Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich – er liegt in Malta bei fast 70 %, in Bulgarien, Zypern, Ungarn, Rumänien und der Slowakei dagegen bei unter 5 %.

8.4. Aufschlüsselung der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten nach ihrer Herkunft

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

Wie in Abschnitt 8.2 angesprochen, wirkt sich die geografische Lage des Mitgliedstaats auch auf diesen Indikator in erheblichem Maße aus.

8.5. Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten

Die grafische Darstellung in Anhang VI zeigt den Prozentanteil stillgelegter Fahrzeuge an der Gesamtzahl der Fahrzeuge, für die ein Verstoß gemeldet wurde.

Der in früheren Jahren festgestellte Trend einer rückläufigen Zahl der Stilllegungen setzte sich bis 2009 fort, als 24 % der Fahrzeuge stillgelegt wurden, bei denen ein Verstoß festgestellt wurde. Mittlerweile scheint allerdings eine gegenläufige Entwicklung eingetreten zu sein, denn im Jahr 2011 war der Anteil der Fahrzeuge, die im Anschluss an eine Untersuchung stillgelegt wurden, auf 27 % gestiegen.

Die höchsten Anteile an Stilllegungen wurden im Jahr 2011 in Bulgarien (68 %), Irland (54 %) und Rumänien (53 %) festgestellt. In Norwegen führten im Jahr 2011 57 % der Verstöße zu einer Stilllegung.

Estland, Spanien, Italien, Zypern, Lettland, Malta und die Slowakei meldeten 2011 überhaupt keine Stilllegungen.

8.6. Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien

Die grafischen Darstellungen in Anhang VII verdeutlichen die Verteilung der Verstöße nach Schweregrad. Nur der schwerwiegendste bei einer Kontrolle festgestellte Verstoß (der der höchsten Gefahrenkategorie zuzuordnen ist) sollte gemeldet werden.

Alle Mitgliedstaaten haben zu jeder kontrollierten Beförderungseinheit mindestens eine Verstoßkategorie gemeldet. Von einigen Mitgliedstaaten wurden zu bestimmten Kategorien keine Daten gemeldet. Im Jahr 2011 meldeten Zypern und die Slowakei keine Verstöße der Gefahrenkategorien I und III. Luxemburg meldete keine Verstöße der Gefahrenkategorie I. Außerdem meldeten Lettland und Estland keine Verstöße der Gefahrenkategorie III.¹⁹

¹⁹ Verstöße der Gefahrenkategorie I bedeuten ein hohes Sterberisiko, die Gefahr schwerer Verletzungen oder die Gefahr einer erheblichen Schädigung der Umwelt, so dass unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr ergriffen werden müssen. Verstöße der Gefahrenkategorie II bedeuten die Gefahr von Verletzungen oder einer Schädigung der Umwelt, so dass spätestens nach Abschluss der laufenden Beförderung Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr ergriffen werden müssen. Verstöße der Gefahrenkategorie III bedeuten eine geringe Gefahr von Verletzungen oder einer Schädigung der

Bei den in der EU im Jahr 2011 durchgeführten Kontrollen wurde in ungefähr 44 % der Fälle, bei denen Verstöße festgestellt wurden, der schwerwiegendste Verstoß in Gefahrenkategorie I eingestuft. Ein Verstoß der Gefahrenkategorie I bedeutet, dass die maßgeblichen Sicherheitsvorschriften nicht eingehalten wurden und ein hohes Sterberisiko, die Gefahr schwerer Verletzungen oder die Gefahr einer erheblichen Schädigung der Umwelt besteht. Bei derartigen Verstößen müssen unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr wie z. B. die Stilllegung des Fahrzeugs ergriffen werden.

Auf die gemeldeten schwerwiegendsten Verstöße in Gefahrenkategorie II entfielen 30 % der Kontrollen, bei denen ein Verstoß festgestellt wurde. Auf Gefahrenkategorie III entfielen die übrigen 26 %.

8.7. Arten von Sanktionen

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

Vor der Veröffentlichung der in Abschnitt 5 dieses Berichts angesprochenen Empfehlung der Kommission waren grundlegende Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung dieser Informationen festzustellen. Nach Veröffentlichung der Empfehlung verbesserte sich die Sachlage deutlich und im Jahr 2011 wurden nur von Frankreich und der Slowakei keine Statistikangaben zu Sanktionen gemeldet. Die Slowakei hatte allerdings Sanktionen für frühere Jahre gemeldet und im Jahr 2011 war bei den Kontrollen nur ein einziger Verstoß festgestellt worden.

Während den im Jahr 2011 in der EU durchgeführten Untersuchungen wurden 7 892 Verwarnungen ausgesprochen, Geldstrafen wurden in 33 179 Fällen verhängt, und in 3 527 Fällen wurden weitere Sanktionen verhängt, unter anderem unter Einleitung gerichtlicher und verwaltungsrechtlicher Verfahren. Bei drei Vierteln der in der EU verhängten Sanktionen handelt es sich im Allgemeinen um Geldstrafen, doch bestehen zwischen den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede. Im Vereinigten Königreich werden beispielsweise keine Geldstrafen an Ort und Stelle verhängt.

Im Jahr 2011 wurden rund 4 % weniger Sanktionen verhängt als im Jahr 2008. Die Zahl der Sanktionen stieg in diesem Zeitraum um 8 % und die Zahl der Geldstrafen um 1 %, die Zahl sonstiger Sanktionen verringerte sich dagegen um 42 %.

9. FAZIT

Die Richtlinie 95/50/EG wurde seit dem 1. Januar 1997 in allen Mitgliedstaaten in nationales Recht umgesetzt. Die Einzelheiten über die Erstellung der Berichte wurden im Jahr 2004 geändert; die geänderten Vorschriften über die Berichterstellung traten zum 14. Dezember 2005 in Kraft. Aufgrund gewisser systematischer Unstimmigkeiten in der Berichterstellung veröffentlichte die Kommission im Jahr 2011 eine Empfehlung zu diesem Thema.

Alle Mitgliedstaaten führen Kontrollen an für den Gefahrguttransport eingesetzten Fahrzeugen durch und melden diese Kontrollen präzise. Es kommen nur noch geringfügige Ungenauigkeiten vor und die Kommission sorgt jedes Jahr dafür, dass die Vorlage der Berichte nach Richtlinie 95/50/EG eingehalten und nach und nach weiter verbessert wird. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Richtlinie 95/50/EC vorschriftsgemäß angewandt wird.

Umwelt. Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr können zu einem späteren Zeitpunkt auf dem Betriebsgelände getroffen werden.

Aus den aktuellen Berichten geht allerdings hervor, dass die in den Mitgliedstaaten für diese Kontrollen verfügbaren Mittel zunehmend rückläufig sind. Von 2008 bis 2011 ging die Zahl der Kontrollen um 34 % zurück.

Bei den Kontrollen werden häufiger Verstöße festgestellt. Im Jahr 2011 wurde im Bereich der Gefahrguttransporte bei jeder fünften Kontrolle ein Verstoß festgestellt bzw. es bestand ein Verdacht auf einen Verstoß, während dies im Jahr 2008 nur bei jeder siebten Kontrolle der Fall war. Für diese Entwicklung lassen sich zwei mögliche Ursachen anführen. Möglicherweise werden die Kontrollen zielgerichteter durchgeführt, um Ladungen festzustellen, bei denen ein Verstoß vorliegt, oder aber die Einhaltung der Vorschriften durch die Spediteure lässt generell zunehmend nach.

Die Kommission wird die Behörden der Mitgliedstaaten auffordern, Informationen zu den erwarteten Entwicklungen im Bereich der Kontrollen sowie zu Faktoren vorzulegen, durch die diese Entwicklungen beeinflusst werden, beispielsweise die Verfügbarkeit der Mittel sowie die zielgerichtete Gestaltung der Kontrollen. Außerdem wird um eine Erklärung zu den außergewöhnlich hohen Quoten der Kontrollen ersucht, bei denen eine Nichteinhaltung der Vorschriften festgestellt wurde.

44 % der festgestellten Verstöße waren der Kategorie der schwerwiegendsten Verstöße zuzurechnen. Aufgrund dessen wurden 2011 ungefähr 9 600 Fahrzeuge stillgelegt.

In der EU findet ein einheitliches Paket an Vorschriften für den Gefahrguttransport Anwendung. Diese Vorschriften werden auch in zahlreichen Ländern außerhalb der EU auf gleiche Weise angewandt. Dennoch führen fast 36 000 der ungefähr 170 000 jährlichen Straßenkontrollen zu der Feststellung, dass die verbindlichen Sicherheitsanforderungen bei der Beförderung nicht eingehalten werden. Angesichts des erheblichen Gefahrenpotenzials bei der Beförderung dieser Stoffe und Waren ist eine zielgerichtete Durchsetzung der Vorschriften bei derartigen Transporten auch in Zukunft unumgänglich.

«-»

Anhang I
Entwicklung hinsichtlich der Anzahl der Kontrollen, der Nichteinhaltung der
Vorschriften und der Verstöße der Gefahrenkategorie I

Weitere Informationen zu dieser Tabelle sind in Abschnitt 7 dieses Berichts zu finden.

Land		2006	2007	2008	2009	2010	2011
BE	Zahl der Kontrollen	3977	4133	5178	6033	5464	4188
	% nicht vorschriftsm.	38,52 %	39,90 %	17,671 %	21,76 %	22,16 %	12,32 %
	% Gefahrenkategorie I	47,36 %	30,47 %	24,07 %	37,49 %	37,05 %	26,42 %
BG	Zahl der Kontrollen	19206	27996	28106	28455	7756	6203
	% nicht vorschriftsm.	2,49 %	1,24 %	0,71 %	4,85 %	0,81 %	1,00 %
	% Gefahrenkategorie I	#N/V	34,33 %	34,33 %	27,78 %	57,41 %	55,74 %
CZ	Zahl der Kontrollen	6694	7691	3977	3471	2816	2491
	% nicht vorschriftsm.	5,83 %	5,60 %	5,53 %	6,60 %	11,51 %	11,92 %
	% Gefahrenkategorie I	26,46 %	17,87 %	21,36 %	25,33 %	17,59 %	55,74 %
DK	Zahl der Kontrollen	889	646	755	721	604	646
	% nicht vorschriftsm.	55,46 %	52,79 %	58,15 %	61,44 %	57,12 %	58,98 %
	% Gefahrenkategorie I	34,08 %	40,76 %	38,27 %	35,21 %	38,26 %	35,43 %
DE	Zahl der Kontrollen	83760	86225	79664	62085	67356	58270
	% nicht vorschriftsm.	#N/V	20,18 %	22,69 %	23,64 %	21,69 %	27,02 %
	% Gefahrenkategorie I	#N/V	47,00 %	48,14 %	45,23 %	49,96 %	49,55 %
EE	Zahl der Kontrollen	#N/V	#N/V	117	152	154	44
	% nicht vorschriftsm.	#N/V	#N/V	46,15 %	39,47 %	50,00 %	25,00 %
	% Gefahrenkategorie I	20,41 %	37,50 %	25,93 %	30,00 %	25,97 %	45,45 %
IE	Zahl der Kontrollen	630	731	783	892	751	674
	% nicht vorschriftsm.	32,54 %	44,60 %	38,19 %	28,36 %	26,23 %	24,93 %
	% Gefahrenkategorie I	34,15 %	24,54 %	13,71 %	25,20 %	33,33 %	12,64 %
EL	Zahl der Kontrollen	614	456	1202	413	1094	650
	% nicht vorschriftsm.	13,36 %	16,89 %	3,83 %	10,65 %	3,93 %	5,54 %
	% Gefahrenkategorie I	52,44 %	64,94 %	69,57 %	61,36 %	55,81 %	30,56 %
ES							
Zahl der		40023	42787	42771	40782	36004	19707

	Kontrollen						
	% nicht vorschriftsm.	0,25 %	0,19 %	0,27 %	10,63 %	11,44 %	29,60 %
	% Gefahren- kategorie I	67,90 %	66,69 %	63,64 %	65,28 %	64,82 %	75,63 %
FR	Zahl der Kontrollen	5566	6388	6572	5788	6178	6930
	% nicht vorschriftsm.	10,28 %	22,70 %	21,67 %	16,48 %	16,48 %	14,68 %
	% Gefahren- kategorie I	26,60 %	22,07 %	24,30 %	25,05 %	29,08 %	28,32 %
HR	Zahl der Kontrollen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
	% nicht vorschriftsm.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
	% Gefahren- kategorie I	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.

Anhang I (Forts.)

IT	Zahl der Kontrollen	4105	4515	4960	5180	6253	6260
	% nicht vorschriftsm.	32,35 %	34,55 %	16,73 %	16,16 %	13,58 %	11,04 %
	% Gefahren-kategorie I	72,82 %	69,90 %	17,33 %	15,85 %	14,65 %	14,18 %
CY	Zahl der Kontrollen	75	181	224	232	168	188
	% nicht vorschriftsm.	1,33 %	0,55 %	1,34 %	1,72 %	1,19 %	1,60 %
	% Gefahren-kategorie I	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
LV	Zahl der Kontrollen	823	1609	1230	996	703	89
	% nicht vorschriftsm.	11,42 %	10,19 %	7,15 %	10,14 %	8,25 %	15,73 %
	% Gefahren-kategorie I	25,53 %	29,27 %	56,82 %	59,41 %	55,17 %	78,57 %
LT	Zahl der Kontrollen	311	419	529	487	491	560
	% nicht vorschriftsm.	29,58 %	16,95 %	17,01 %	18,07 %	21,59 %	6,07 %
	% Gefahren-kategorie I	23,91 %	15,49 %	6,67 %	15,91 %	16,04 %	7,41 %
LU	Zahl der Kontrollen	190	182	210	293	233	341
	% nicht vorschriftsm.	64,21 %	68,13 %	59,05 %	50,51 %	48,50 %	57,77 %
	% Gefahren-kategorie I	15,75 %	49,19 %	44,35 %	6,08 %	5,31 %	0,00 %
HU	Zahl der Kontrollen	35555	25995	27225	15613	4158	1589
	% nicht vorschriftsm.	1,63 %	4,30 %	3,49 %	5,72 %	3,42 %	4,85 %
	% Gefahren-kategorie I	23,10 %	27,03 %	30,77 %	29,56 %	34,18 %	17,74 %
MT	Zahl der Kontrollen	33	75	81	76	79	78
	% nicht vorschriftsm.	51,52 %	76,00 %	54,32 %	67,11 %	63,29 %	69,23 %
	% Gefahren-kategorie I	23,53 %	34,09 %	25,00 %	21,57 %	42,00 %	24,07 %
NL	Zahl der Kontrollen	2750	7340	4820	5717	4068	5480
	% nicht vorschriftsm.	26,65 %	14,69 %	17,45 %	10,02 %	28,61 %	30,99 %
	% Gefahren-kategorie I	57,82 %	57,16 %	60,57 %	55,79 %	59,39 %	53,86 %
AT	Zahl der Kontrollen	7089	7580	6883	9824	10220	11300
	% nicht vorschriftsm.	36,49 %	36,00 %	35,70 %	30,99 %	28,72 %	32,50 %
	% Gefahren-kategorie I	24,62 %	24,55 %	23,40 %	20,70 %	21,87 %	20,40 %
PL	Zahl der Kontrollen	15840	39057	14438	19537	20324	16363

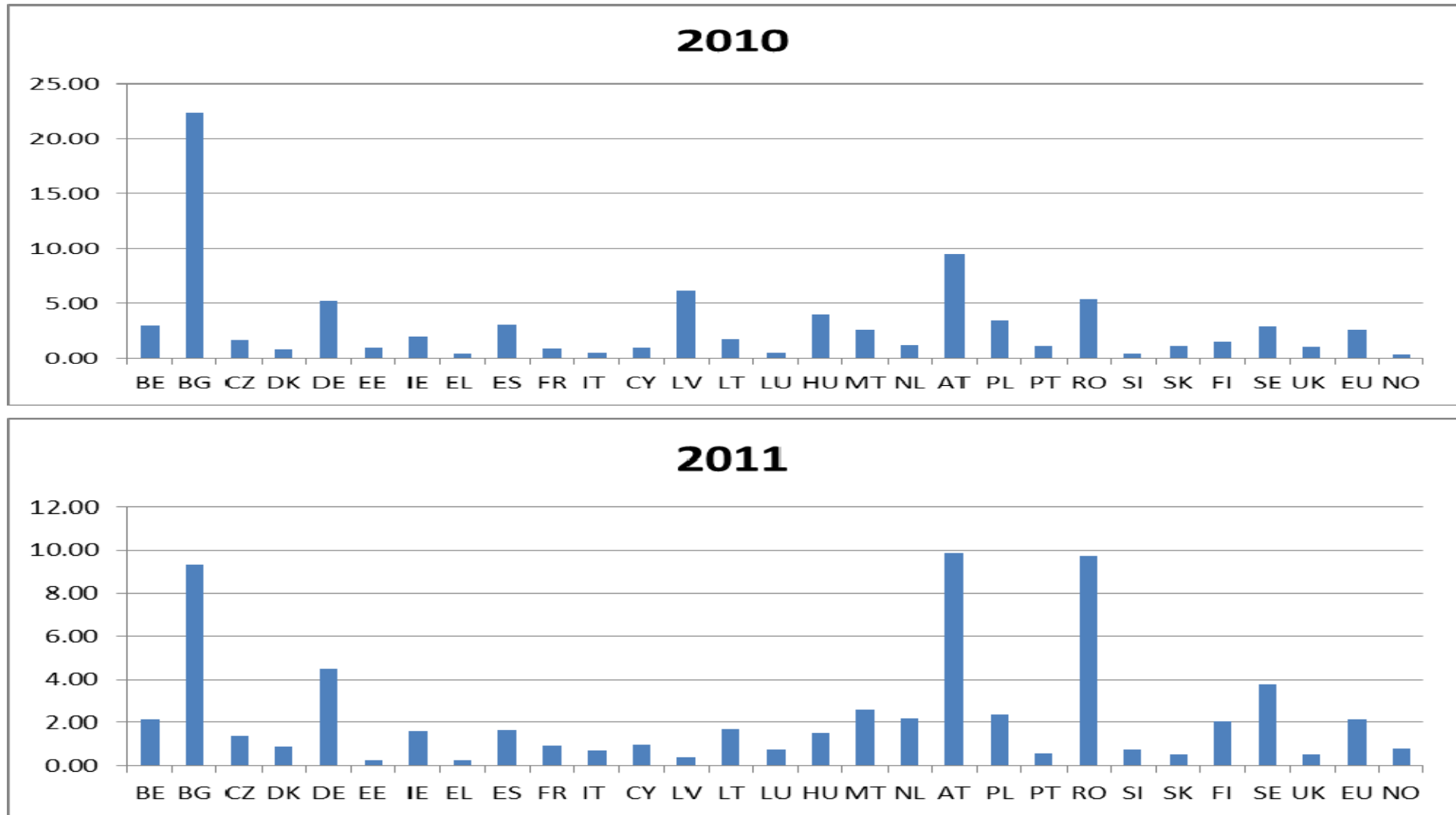
	% nicht vorschriftsm.	11,14 %	2,96 %	7,60 %	6,68 %	5,32 %	6,17 %
	% Gefahren- kategorie I	27,19 %	15,52 %	14,65 %	19,03 %	23,39 %	27,68 %
PT	Zahl der Kontrollen	235	137	425	566	1065	601
	% nicht vorschriftsm.	76,17 %	73,72 %	58,35 %	33,75 %	29,67 %	40,72 %
	% Gefahren- kategorie I	#N/V	42,50 %	50,81 %	41,88 %	41,14 %	41,11 %
RO	Zahl der Kontrollen	2914	4517	5257	5969	7352	11525
	% nicht vorschriftsm.	9,37 %	5,58 %	4,13 %	2,31 %	3,99 %	3,64 %
	% Gefahren- kategorie I	69,60 %	64,77 %	32,82 %	25,16 %	29,69 %	29,36 %
SI	Zahl der Kontrollen	1621	1041	291	315	253	601
	% nicht vorschriftsm.	17,89 %	19,50 %	48,11 %	46,03 %	39,53 %	5,99 %
	% Gefahren- kategorie I	42,76 %	39,41 %	28,57 %	38,62 %	36,00 %	38,89 %

Anhang I (Forts.)

SK	Zahl der Kontrollen	247	300	351	572	561	194
	% nicht vorschriftsm.	0,00 %	0,67 %	2,28 %	12,41 %	16,40 %	0,52 %
	% Gefahren-kategorie I	#N/V	0,00 %	75,00 %	4,23 %	4,35 %	0,00 %
FI	Zahl der Kontrollen	2530	3025	3353	3589	3273	3100
	% nicht vorschriftsm.	36,56 %	33,92 %	41,10 %	34,35 %	32,26 %	30,03 %
	% Gefahren-kategorie I	31,35 %	18,62 %	12,48 %	12,09 %	10,21 %	11,08 %
SE	Zahl der Kontrollen	4182	4219	4049	3733	4076	4929
	% nicht vorschriftsm.	29,60 %	20,27 %	20,87 %	16,98 %	18,84 %	20,15 %
	% Gefahren-kategorie I	22,08 %	24,04 %	21,42 %	19,24 %	22,01 %	17,15 %
UK	Zahl der Kontrollen	4851	8221	9181	7251	8427	4277
	% nicht vorschriftsm.	13,69 %	30,76 %	36,99 %	41,26 %	22,99 %	38,23 %
	% Gefahren-kategorie I	19,13 %	30,01 %	29,68 %	17,88 %	19,05 %	16,64 %
EU	Zahl der Kontrollen	244710	285466	252632	228742	199881	167340
	% nicht vorschriftsm.	12,11 %	14,44 %	13,67 %	15,80 %	16,54 %	21,39 %
	% Gefahren-kategorie I	40,57 %	41,06 %	40,29 %	37,16 %	42,10 %	44,04 %
NO	Zahl der Kontrollen	632	417	712	767	515	617
	% nicht vorschriftsm.	34,65 %	34,53 %	25,70 %	22,16 %	20,97 %	25,12 %
	% Gefahren-kategorie I	21,27 %	15,97 %	19,13 %	17,65 %	29,63 %	31,21 %

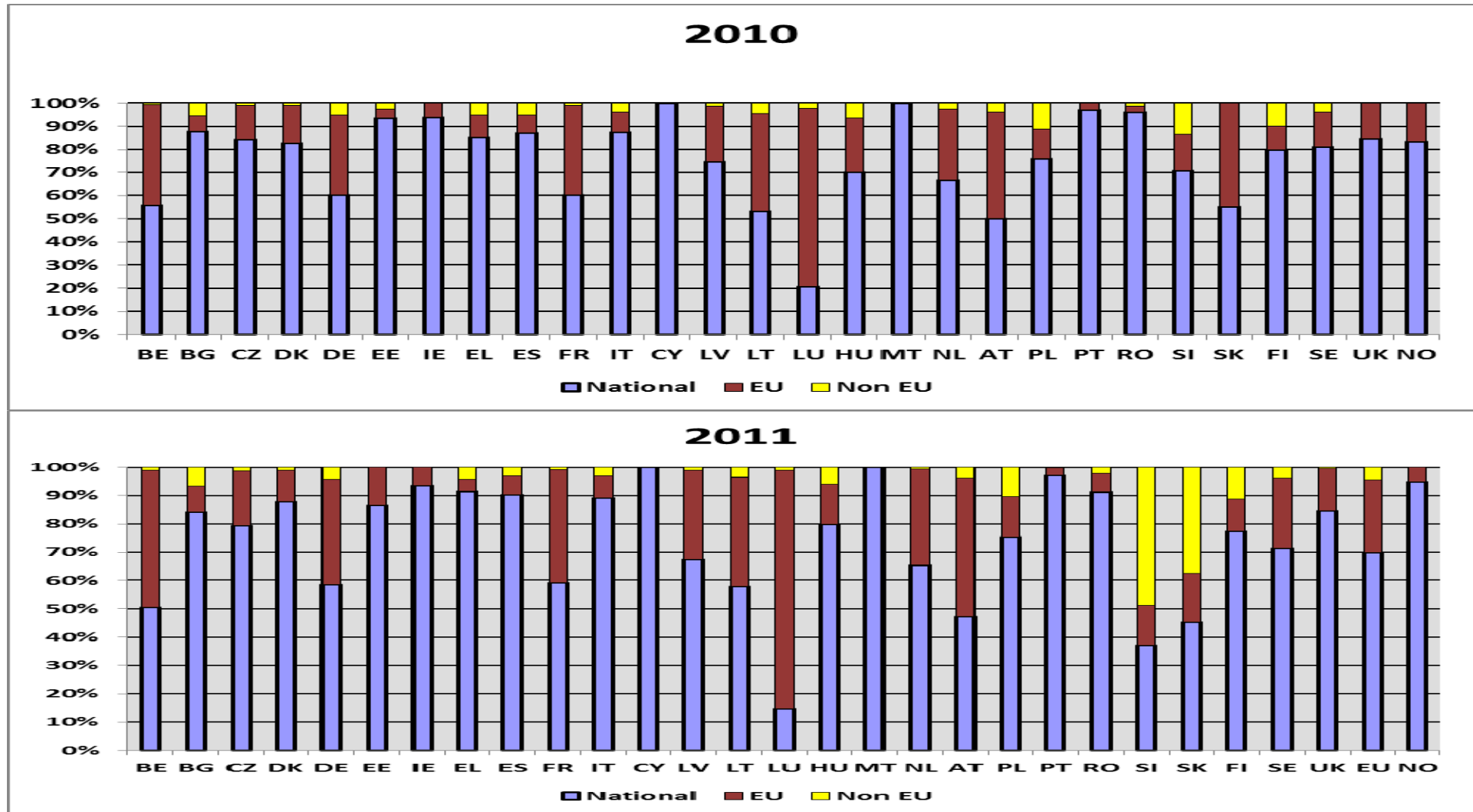
Anhang II
Häufigkeit von Kontrollen in Millionen Tonnenkilometer

Weitere Informationen zu diesen Tabellen sind in Abschnitt 8.1 dieses Berichts zu finden.



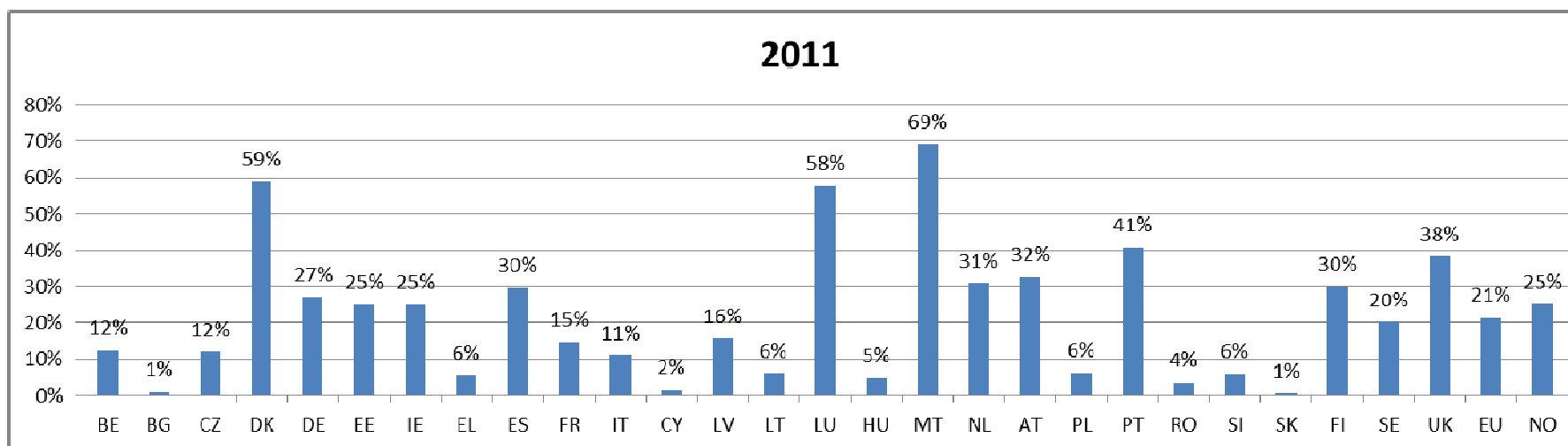
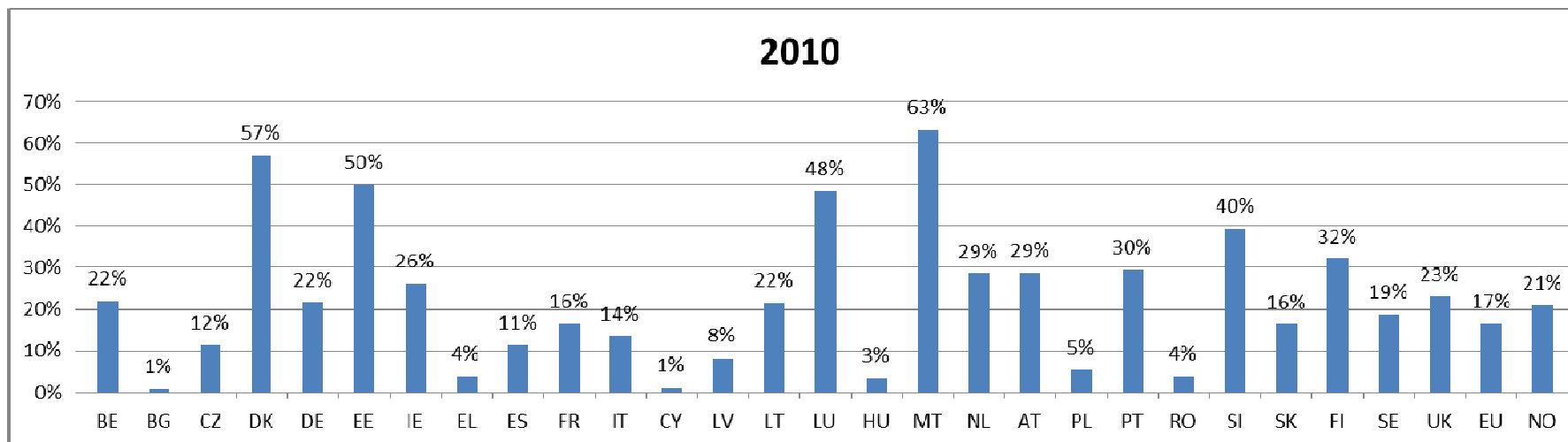
Anhang III Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunftsort

Weitere Informationen zu diesen Tabellen sind in Abschnitt 8.2 dieses Berichts zu finden.



Anhang IV **Anteil der Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprechen**

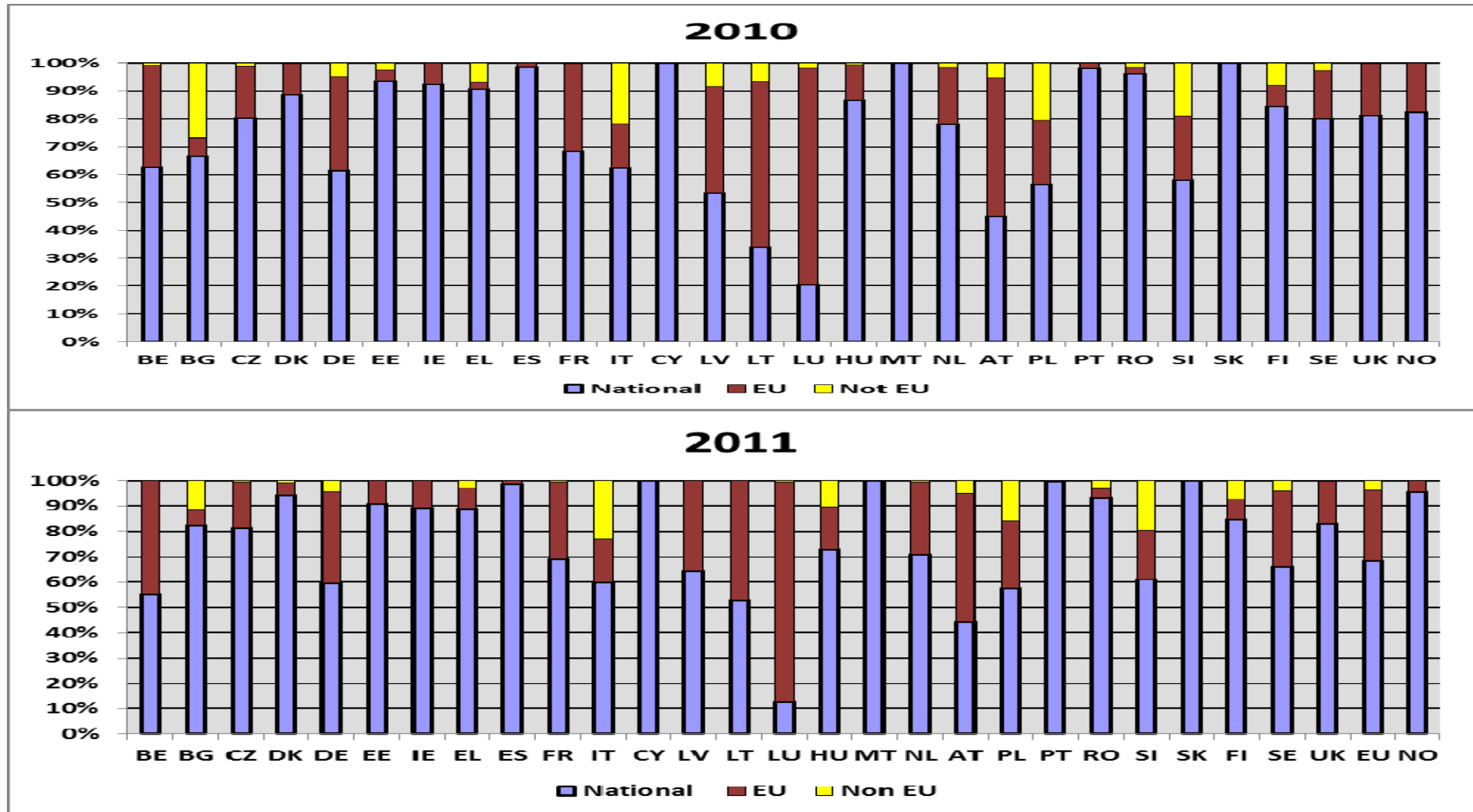
Weitere Informationen zu diesen Tabellen sind in Abschnitt 8.3 dieses Berichts zu finden.



Anhang V

Aufschlüsselung der Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprechen, nach Herkunftsort

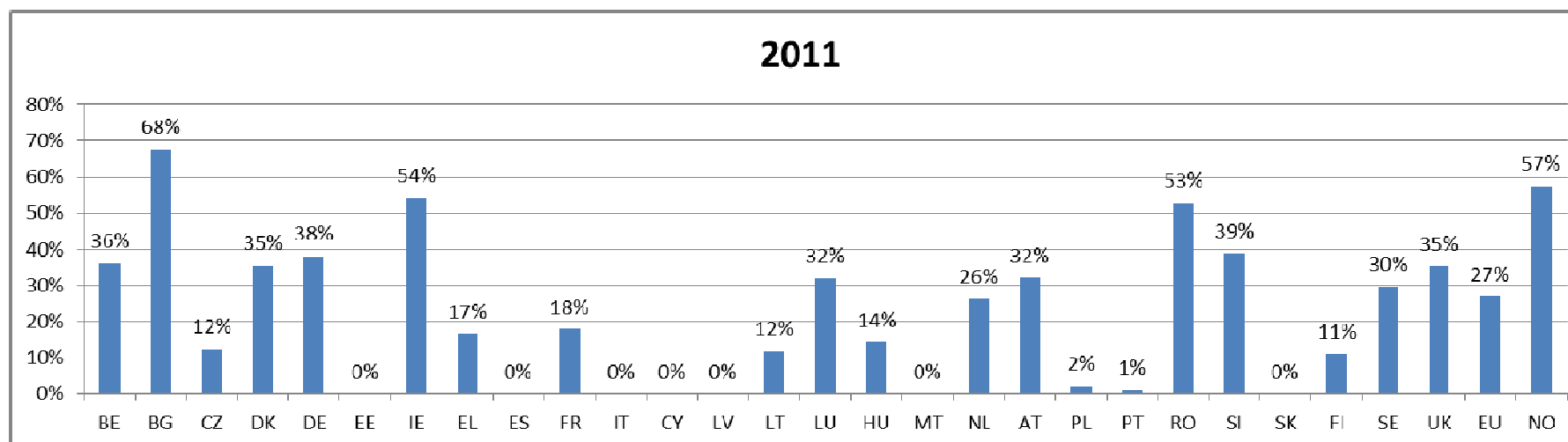
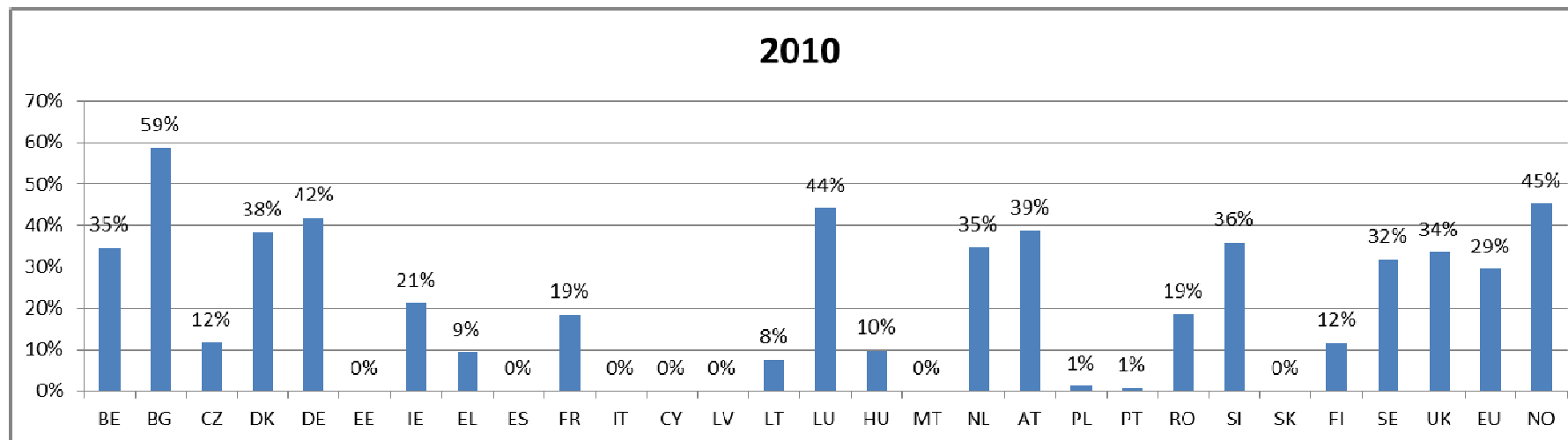
Weitere Informationen zu diesen Tabellen sind in Abschnitt 8.4 dieses Berichts zu finden.



Anhang VI

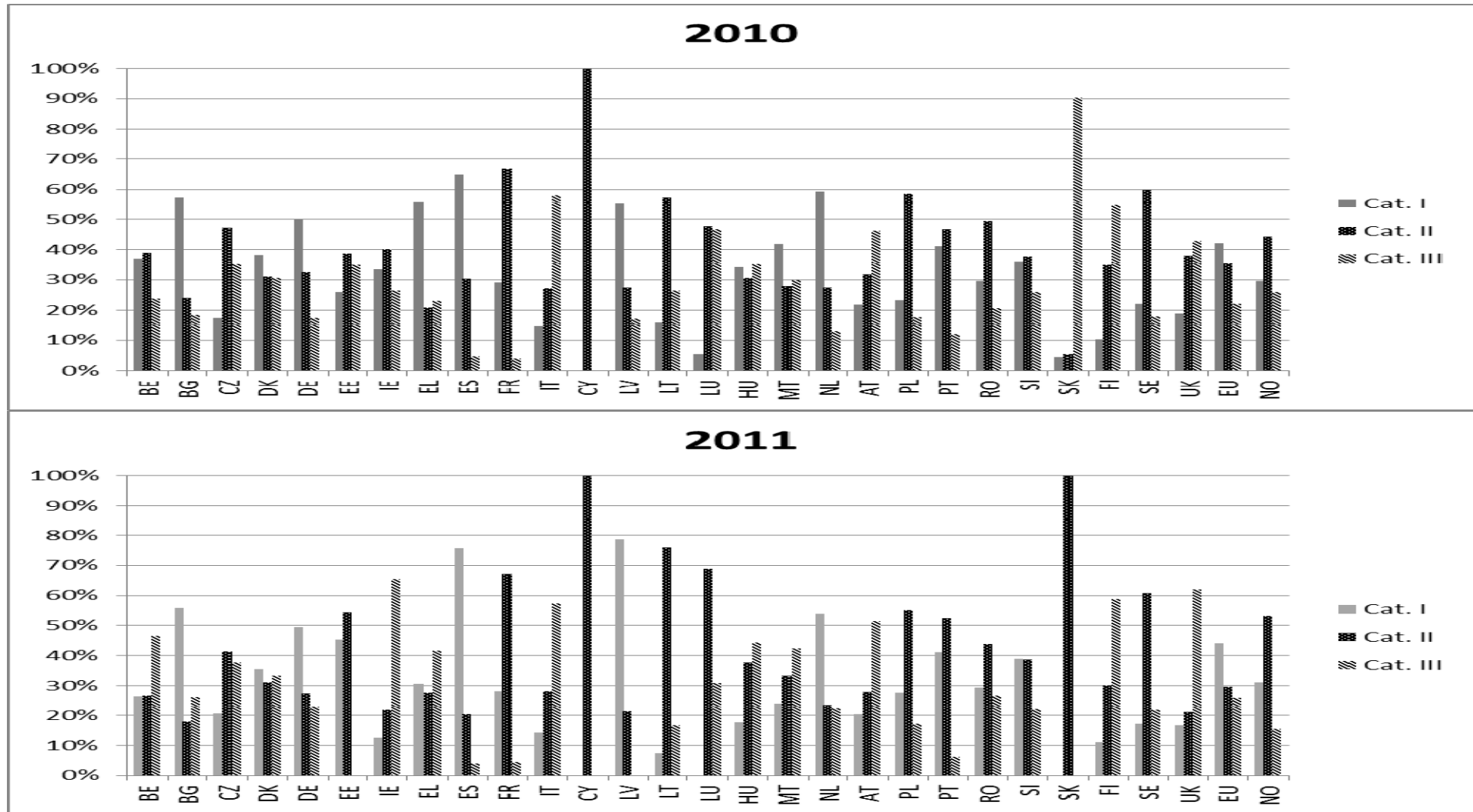
Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprechen

Weitere Informationen zu diesen Tabellen sind in Abschnitt 8.5 dieses Berichts zu finden.



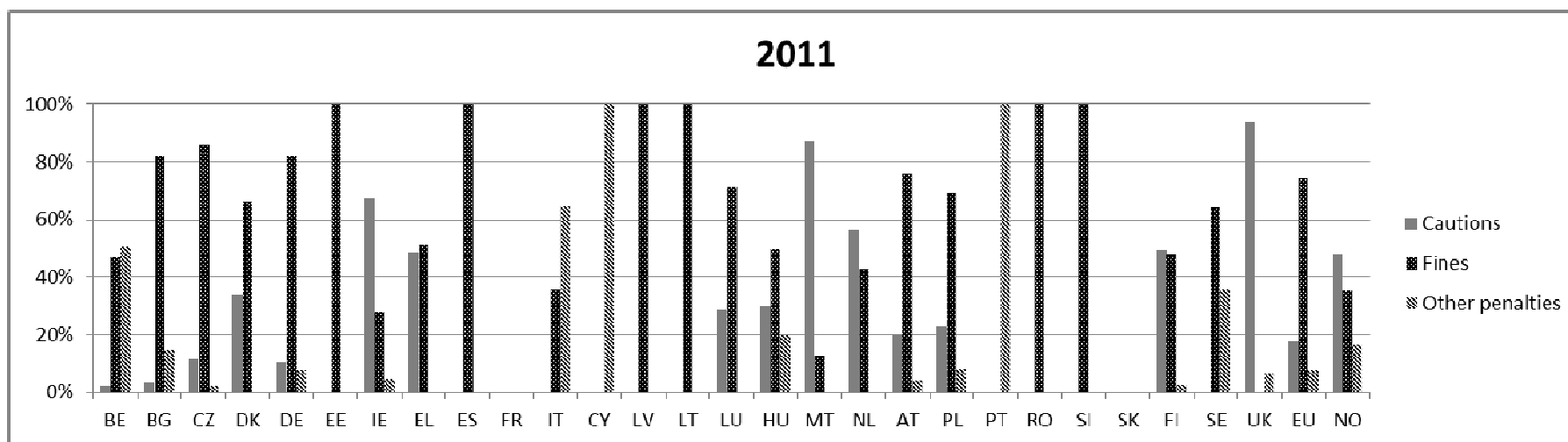
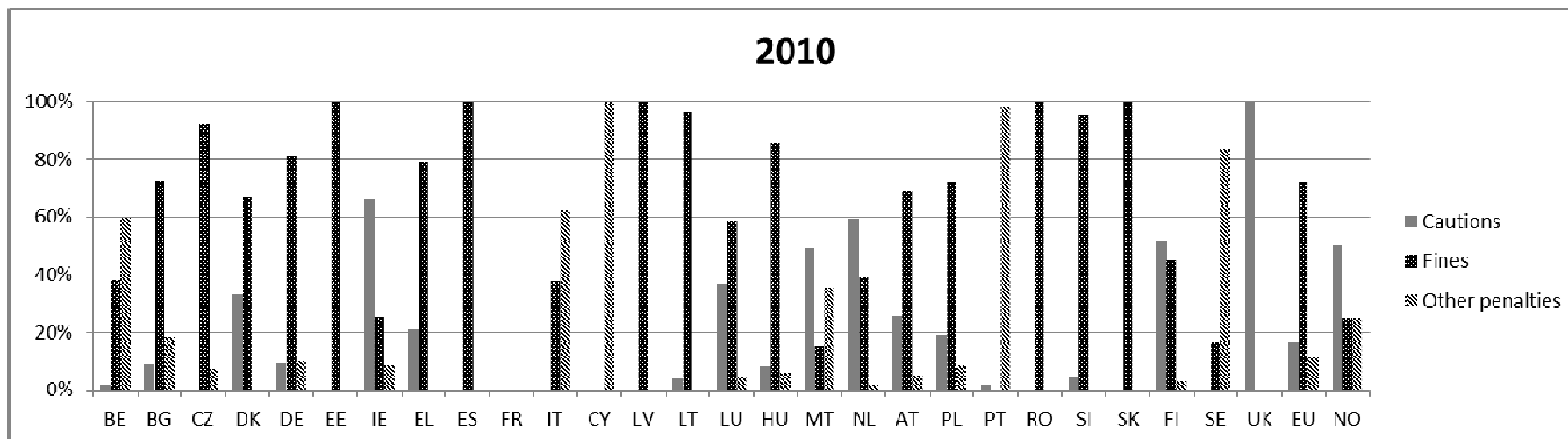
Anhang VII Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien

Weitere Informationen zu diesen Tabellen sind in Abschnitt 8.6 dieses Berichts zu finden.



Anhang VIII
Arten von Sanktionen je Beförderungseinheit, die nicht den Vorschriften entspricht

Weitere Informationen zu diesen Tabellen sind in Abschnitt 8.7 dieses Berichts zu finden.



Anhang IX
Jahresaufkommen von Gefahrguttransporten auf der Straße in Millionen
Tonnenkilometern

Weitere Informationen zu dieser Tabelle sind in Abschnitt 6 dieses Berichts zu finden.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
EU-27⁽¹⁾	81 855	81 814	84 685	77 688	78 625	78 066
BE	2 203	2 191	1 904	1 832	1 853	1 973
BG	438	491	694	735	347	665
CZ	1 875	1 376	1 140	1 050	1 669	1 787
DK	933	620	1 256	1 015	772	730
DE	13 717	12 834	13 616	12 961	12 853	13 028
EE	193	276	189	82	171	189
IE	1 340	1 291	1 351	530	379	419
EL⁽²⁾	3 085	2 228	3 144	3 283	2 708	2 708
ES	12 700	12 671	12 605	11 253	11 643	11 908
FR	9 456	9 755	9 441	7 755	7 325	7 776
IT	10 777	11 392	11 151	11 270	11 342	9 561
CY	166	224	181	169	184	194
LV	154	162	185	215	114	234
LT	461	461	384	308	283	324
LU	445	468	337	359	413	482
HU	:	1 217	1 348	1 241	1 049	1 032
MT⁽³⁾						
NL	2 390	2 098	2 554	2 408	3 432	2 540
AT	1 122	1 054	1 175	1 082	1 083	1 144
PL	3 267	4 708	5 380	5 697	5 880	6 848
PT	2 046	1 979	1 846	1 480	938	1 143
RO	2 559	2 057	1 782	2 250	1 369	1 182
SI	571	631	662	668	607	842
SK	517	562	281	278	498	361
FI	2 317	1 847	1 585	1 640	2 169	1 535
SE	1 743	1 409	1 265	1 162	1 387	1 304
UK⁽²⁾	7 380	7 812	9 229	6 965	8 157	8 157
HR	:	:	668	493	481	533
NO	931	1 454	1 018	976	1 321	778

(1) EU-27: Vorläufige Daten für das Bezugsjahr 2011; Bezugsjahr 2006 ohne Ungarn.

(2) Griechenland und Vereinigtes Königreich: Daten des Jahres 2010 wurden für das Bezugsjahr 2011 übernommen.

(3) Malta: Ausnahmeregelung gemäß Verordnung (EU) Nr. 70/2012

Quelle: Eurostat (Online-Datencode: road_go_ta_dg)

Legende zu Anhang I bis IX	
Text im Original:	Übersetzung:
Non EU	Nicht-EU
Not EU	Nicht-EU
Cat.	Kat.
Cautions	Verwarnungen
Fines	Geldstrafen
Other penalties	Andere Sanktionen