



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, 15.9.2005
KOM(2005) 430 endgültig

**BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
UND DEN RAT**

**ÜBER DIE ANWENDUNG DER RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES ÜBER
EINHEITLICHE VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON
GEFAHRGUTTRANSPORTEN AUF DER STRASSE DURCH DIE
MITGLIEDSTAATEN**

INHALTSVERZEICHNIS

| | | |
|-----|--|--------|
| 1. | EINFÜHRUNG..... | 3 |
| 2. | HINTERGRUND..... | 3 |
| 3. | RICHTLINIE 95/50/EG..... | 4 |
| 4. | BERICHTE DER MITGLIEDSTAATEN..... | 4 |
| 5. | BERECHNUNG DER DATEN..... | 5 |
| 6. | DER UMFANG AN KONTROLLEN IN DEN MITGLIEDSTAATEN..... | 6 |
| 7. | DER ANTEIL DER GESETZESWIDRIGEN TRANSPORTE..... | 6 |
| 8. | ART DER VERSTÖSSE..... | 7 |
| 9. | ART DER SANKTIONEN..... | 8 |
| 10. | FAZIT..... | 9 |
| | <i>ANHANG I ZEITREIHEN (1997-2002) DER ZAHL DER IN JEDEM MITGLIEDSTAAT VERZEICHNETEN KONTROLLEN, VERSTÖSSE UND SANKTIONEN.....</i> | 11 |
| | <i>ANHANG II ZUSAMMENFASSUNG DER KONTROLLEN, VERSTÖSSE UND SANKTIONEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION (1999-2002).....</i> | 12 |
| | <i>ANHANG III ZAHL DER KONTROLLEN PRO ZAHL DER GEFAHRGUTTRANSPORTE (in %).....</i> | 13 |
| | <i>ANHANG IV ZAHL DER KONTROLLEN UND ANTEIL DER KONTROLLIERTEN AUSLÄNDISCHEN FAHRZEUGE (1999-2002).....</i> | 14 |
| | <i>ANHANG V ZAHL DER VERSTÖSSE / ZAHL DER KONTROLLEN.....</i> | 15 |
| | <i>ANHANG VI VERSTÖSSE NACH ART (in %).....</i> | 16 |
| | <i>ANHANG VII SANKTIONEN NACH ART (in %).....</i> | 17 |

1. EINFÜHRUNG

Die Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße wurde am 6. Oktober 1995 verabschiedet¹, und den Mitgliedstaaten oblag es, die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft zu setzen, die erforderlich waren, um dieser Richtlinie ab dem 1. Januar 1997 nachkommen zu können.

Die Richtlinie 95/50/EG sieht vor, dass jeder Mitgliedstaat der Kommission für jedes Kalenderjahr spätestens zwölf Monate nach dessen Ablauf einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie übermittelt². Zudem legt die Kommission gemäß der Richtlinie dem Europäischen Parlament und dem Rat mindestens alle drei Jahre einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten vor³.

Der Bericht der Kommission basiert auf den von den Mitgliedstaaten vorgelegten jährlichen Berichten. Dies ist der zweite Bericht über die Anwendung der Richtlinie 95/50/EG des Rates in den Mitgliedstaaten, er bezieht sich auf die Jahre 1999 bis 2002. Der erste Bericht⁴ betraf die Jahre 1997 bis 1998.

Die Kommission ist der Ansicht, dass dieser Bericht, in dem zwei Zeiträume von jeweils zwei Jahren untersucht werden, eine sinnvolle Analyse erlaubt und dass der Zeitaufwand für seine Erstellung gerechtfertigt ist, weil im ersten Bericht lediglich die ersten zwei Jahre der Anwendung der Richtlinie erfasst waren. Da sich die statistische Klassifikation (Anhänge der Richtlinie) 2005 ändern soll⁵, wird der dritte Bericht die letzten zwei Jahre nach den derzeitigen Anhängen der Richtlinie abdecken.

2. HINTERGRUND

Mit der Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße⁶, in der geltenden Fassung⁷, wurden harmonisierte Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter zwischen den Mitgliedstaaten sowie für die innerstaatliche Beförderung in den Mitgliedstaaten eingeführt.

¹ ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35, zuletzt geändert durch die 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 06.09.2000.

⁵ Richtlinie 2004/112/EG der Kommission vom 13. Dezember 2004 zur Anpassung der Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße an den technischen Fortschritt (ABl. L 367 vom 14.12.2004, S. 23).

⁶ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7, die Anhänge A und B dazu sind im ABl. L 275 vom 28.10.1996 veröffentlicht.

⁷ Zuletzt 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).

Die technischen Anhänge der Richtlinie 94/55/EG sind dem Inhalt gemäß identisch mit den technischen Anlagen des internationalen ADR-Übereinkommens⁸. Durch die Richtlinie 94/55/EG werden somit die technischen Bestimmungen des ADR, das einheitliche Regeln für die sichere grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße festlegt, in Gemeinschaftsrecht umgesetzt. Die Richtlinie geht jedoch insofern noch einen Schritt weiter, als dass sie diese Regeln auch auf den innerstaatlichen Verkehr anwendet, um in der Gemeinschaft die Bedingungen für den Gefahrguttransport auf der Straße zu harmonisieren und damit gleichzeitig die Verkehrssicherheit auf nationaler Ebene zu verbessern.

Anhang A der Richtlinie 94/55/EG enthält die gefährlichen Güter, die für den Transport auf der Straße in Frage kommen, sowie Bestimmungen für deren Verpackung, Kennzeichnung und Beschreibung in den Beförderungspapieren. Anhang B nennt Bestimmungen im Hinblick auf die Fahrzeuge und die Transportvorgänge.

3. RICHTLINIE 95/50/EG

Im Zusammenhang mit der Richtlinie 94/55/EG und dem Ziel, die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter weiter zu verbessern und bei den auf harmonisierter Grundlage durchzuführenden Kontrollen ein hinlängliches Niveau zu gewährleisten, verabschiedete der Rat am 6. Oktober 1995 die Richtlinie 95/50/EG über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße. Diese Richtlinie beinhaltet die von den Mitgliedstaaten verwendete harmonisierte Prüfliste sowie eine harmonisierte Aufstellung von Verstößen. Dadurch ist es möglich, zuverlässige Vergleiche bezüglich der Umsetzung in den einzelnen Mitgliedstaaten anzustellen.

Diese einheitlichen Kontrollen betreffen alle Gefahrguttransporte auf der Straße, die innerhalb eines Mitgliedstaats oder aus einem Drittland in diesen Mitgliedstaat erfolgen, unabhängig vom Zulassungsland des Kraftfahrzeugs. Mit dieser Richtlinie soll erreicht werden, dass ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte auf der Straße im Stichprobenverfahren kontrolliert wird, wobei gleichzeitig ein ausgedehnter Teil des Straßennetzes erfasst wird.

Daneben können - vorbeugend oder wenn Verstöße festgestellt wurden, die die Sicherheit auf der Straße gefährden - auch Kontrollen in den Unternehmen durchgeführt werden.

4. BERICHTE DER MITGLIEDSTAATEN

Nicht alle Mitgliedstaaten haben für jedes Jahr des Zeitraums 1999 bis 2002 Berichte vorgelegt, einige Mitgliedstaaten haben keine Berichte übermittelt.

⁸ Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, das am 30. September 1957 in Genf geschlossen und seither mehrfach geändert wurde und dessen letzte Version die von 2005 ist.

| | |
|--|---|
| Mitgliedstaaten, die für jedes Jahr des Zeitraums 1999 bis 2002 Berichte vorgelegt haben | Belgien, Dänemark, Deutschland, Spanien, Italien, Niederlande, Österreich, Finnland, Schweden, Vereinigtes Königreich |
| Mitgliedstaaten, die für einen Teil des Zeitraums 1999 bis 2002 Berichte vorgelegt haben | Irland (2002 ⁹), Portugal (2000, 2001, 2002) |
| Mitgliedstaaten, die für den Zeitraum 1999 bis 2002 überhaupt keine Berichte vorgelegt haben | Griechenland, Frankreich, Luxemburg ¹⁰ |

Die Mitgliedstaaten waren aufgefordert, bei der Erstellung ihrer Berichte die harmonisierten Codes der Verstöße aus Anhang II der Richtlinie zu verwenden und den Bericht entsprechend Anhang III der Richtlinie abzufassen. Nicht alle Mitgliedstaaten haben sich an dieses Muster gehalten. Einige verwendeten die Codes aus der Prüfliste (Anhang I der Richtlinie), andere wiederum hatten ihr eigenes System zur Einordnung der Verstöße. Diese Angaben mussten folglich, wie auch beim vorhergehenden Bericht, in die harmonisierten Codes übertragen werden. Für Verstöße, die in keinen der 13 Codes einzuordnen waren, wurde Code 14 „Sonstige Verstöße“ verwendet.

Die Zusammenfassung der Berichte findet sich in Anhang I und II dieses Berichts. Anhang I enthält Zeitreihen der Zahl der in jedem Mitgliedstaat von 1997 bis 2002 verzeichneten Kontrollen, Verstöße und Sanktionen, Anhang II die Informationen zur Zahl der kontrollierten Fahrzeuge und zur Zahl und Art der Verstöße sowie zur Zahl und Art der Sanktionen, wobei in jedem Falle eine geographische Einordnung erfolgt (ob das kontrollierte Fahrzeug in dem die Kontrolle durchführenden Mitgliedstaat zugelassen war oder in einem anderen Mitgliedstaat oder in einem Drittland). In der Rubrik „Art der Sanktionen“ wurden die Fälle unter „Verwarnung“ aufgeführt, in denen die Fahrt erst dann fortgesetzt werden durfte, wenn der Verstoß vollständig abgestellt war.

5. BERECHNUNG DER DATEN

Die Mitgliedstaaten waren verpflichtet, in ihrem Bericht den geschätzten Umfang der Gefahrguttransporte in Tonnen oder in Tonnenkilometern anzugeben. In der Praxis legte kaum ein Mitgliedstaat diese Angaben vor. Daher wurde zur Abschätzung des Umfangs der Gefahrguttransporte ein konstanter Durchschnittswert von 6 % aller Gütertransporte zu Grunde gelegt¹¹. Zudem wurden in den Berechnungen die durchschnittliche Länge der Fahrtstrecke mit 110 Kilometern und die durchschnittliche Landung an gefährlichen Gütern mit 10 Tonnen angesetzt.

⁹ Irland setzt die Richtlinie erst seit 2001 um.

¹⁰ Luxemburg legte nur zusammenfassende Angaben über die insgesamt durchgeführten Kontrollen und verzeichneten Verstöße vor.

¹¹ Die Daten zum Gesamtumfang aller transportierten Güter wurden dem von Eurostat herausgegebenen statistischen Handbuch „2004 EU Energy and Transport in Figures“ entnommen. Die Angaben für Schweden und das Vereinigte Königreich, die nur für inländische Unternehmen verfügbar sind, wurden angepasst, um alle Unternehmen einzubeziehen. Dabei wurde der Anteil der inländischen Unternehmen an den insgesamt beförderten Waren in Tonnen-Kilometern auf 70 % angesetzt.

Daraus wurde die Anzahl der Gefahrguttransporte errechnet. Diese Zahl wurde mit der Anzahl der Kontrollen in dem jeweiligen Land korreliert, um Angaben über die Häufigkeit der Kontrollen in Form des Prozentanteils der Kontrollen an der Zahl der Gefahrguttransporte zu erhalten (Anhang III).

6. DER UMFANG AN KONTROLLEN IN DEN MITGLIEDSTAATEN

Eines der mit der Richtlinie verfolgten Ziele ist die weitere Verbesserung der Sicherheit durch die Gewährleistung eines hinreichenden Maßes an Kontrollen. Um das Ausmaß der Kontrollen und seine Entwicklung einschätzen zu können, wurde die Häufigkeit der Straßenkontrollen in den Mitgliedstaaten von 1999 bis 2002 in einem Schaubild mit der für den Zeitraum 1997 bis 1998 berechneten Häufigkeit verglichen (Anhang III).

Aus diesem Schaubild lässt sich Folgendes ableiten:

1) Die Häufigkeit der Kontrollen ging in der Europäischen Union insgesamt von 0,27 % (1997-1998) auf 0,23 % (1999-2002) zurück.

2) In Deutschland, Spanien, Luxemburg, Österreich und Schweden liegt die Häufigkeit der Kontrollen im Zeitraum 1999-2002 über 0,20 %, in Belgien, den Niederlanden und Finnland beträgt sie etwa 0,10 % und im Vereinigten Königreich 0,05 %; in den übrigen Ländern beläuft sie sich auf 0,02 % oder noch weniger. Es ist allerdings zu beachten, dass im Vereinigten Königreich und in den Niederlanden ein bedeutender Anteil der für die Umsetzung zur Verfügung stehenden Kapazitäten zur Durchführung von Kontrollen in den Unternehmen eingesetzt wird. Diese Kontrollen stützen sich auch auf Artikel 6 der Richtlinie 95/50/EG.

3) In den Ländern, in denen am öftesten Kontrollen durchgeführt werden, ist der Häufigkeit der Kontrollen etwa 20 Mal höher als in den Ländern, in denen am wenigsten kontrolliert wird.

Zu beachten ist, dass die Zahlen unter der Annahme berechnet wurden, dass in einem Mitgliedstaat, der keinen Bericht vorgelegt hat, in dem betreffenden Jahr keine Kontrollen durchgeführt wurden. Allerdings ändert sich das Bild auch nicht grundlegend, wenn die Angaben zu Fahrten, über die kein Bericht vorgelegt wurde, außer Acht gelassen werden, hauptsächlich, weil die fehlenden Berichte für beide Zeiträume (1997-1998 und 1999-2002) den selben Anteil von Fahrten (etwa 20 %) betreffen.

Um zu beurteilen, inwiefern in- und ausländische Fahrzeuge in gleichem Maße kontrolliert werden, sind in Anhang IV die Zahl der in den einzelnen Mitgliedstaaten durchgeführten Kontrollen und der Anteil der kontrollierten ausländischen Fahrzeuge aufgeführt. Bei diesem Anteil gibt es in der Tat beträchtliche Unterschiede. Am höchsten ist er in den Transitländern, weshalb die Anteile unter Berücksichtigung der jeweiligen geographischen Lage immer noch angemessen scheinen. Schlussfolgernd lässt sich feststellen, dass es keine Hinweise auf eine diesbezügliche Unausgewogenheit der Kontrollen gibt.

7. DER ANTEIL DER GESETZESWIDRIGEN TRANSPORTS

Zur Berechnung des Anteils der gesetzeswidrigen Transporte wurden alle Verstöße (sei es im Hinblick auf das Fahrzeug, den Fahrer, die Papiere oder die transportierten Güter) auf die

kontrollierten Fahrzeuge bezogen, wobei von lediglich einem Verstoß je Fahrzeug ausgegangen wurde. Da jedoch möglicherweise auf einzelne Fahrzeuge mehrere Verstöße entfallen sind, ergibt sich dadurch ein unrealistisch hoher Prozentsatz. Informationen zum Anteil der Verstöße im Zeitraum 1999-2002 sind zusammen mit Angaben für den Zeitraum 1997-1998 in einem Schaubild in Anhang V enthalten.

Aus diesem Schaubild lässt sich Folgendes ableiten:

1) Das Verhältnis der Zahl der Verstöße zu der Zahl der in der Europäischen Union insgesamt durchgeführten Kontrollen ist von 0,22 im Zeitraum 1997 bis 1998 auf 0,26 im Zeitraum 1999 bis 2002 gestiegen.

2) Je nach Land lag das Verhältnis der Zahl der Verstöße zu der Zahl der Kontrollen im Zeitraum 1999 bis 2002 zwischen 0,10 und über 1,00.

3) In Belgien, Irland, den Niederlanden, Österreich, Portugal, Finnland und Schweden liegt das Verhältnis der Zahl der Verstöße zu der Zahl der Kontrollen im Zeitraum 1999 bis 2002 deutlich über dem EU-Durchschnitt (0,26), während es in den anderen Ländern um 0,10 bis 0,20 beträgt.

Die Zahlen zeigen deutlich, dass die Kontrollen auf der Straße notwendig sind und ein wichtiges Mittel zur Verbesserung der Sicherheit von Gefahrguttransporten darstellen.

Zwischen der Häufigkeit (dem Anteil) der Kontrollen (Anhang III) und dem Anteil der Verstöße (Anhang V) lässt sich kein direkter Zusammenhang herstellen.

8. ART DER VERSTÖSSE

Die verschiedenen Arten von Verstößen werden in Anhang II der Richtlinie in 13 harmonisierte Codes eingeteilt. Darüber hinaus wurde für die Verstöße, die keiner der 13 definierten Kategorien zugeordnet werden konnten, ein Code 14 (Sonstige Verstöße / Unbekannt) verwendet. Es finden damit, wie im vorhergehenden Bericht, die 14 nachstehenden Codes Verwendung:

1. Das Gut ist nicht zum Transport zugelassen.
2. Die Konformitätserklärung des Absenders/Verladers für den Stoff und die Transportverpackung fehlt.
3. Bei einem Fahrzeug entweichen während der Kontrolle aufgrund undichter Tanks oder Verpackungen gefährliche Stoffe.
4. Die Zulassungsbescheinigung für ein Fahrzeug fehlt oder ist nicht ordnungsgemäß.
5. Ein Fahrzeug ist nicht mit orangefarbenen Warntafeln oder mit nicht ordnungsgemäßen orangefarbenen Warntafeln versehen.
6. Bei einem Fahrzeug fehlen schriftliche Weisungen (Unfallmerkblatt) oder sind unzulänglich.
7. Fahrzeug oder Verpackung sind ungeeignet.

8. Der Fahrer ist nicht im Besitz einer ordnungsgemäßen Schulungsbescheinigung für Gefahrgutfahrer.
9. Ein Fahrzeug ist nicht mit Feuerlöschern ausgerüstet.
10. Bei einem Fahrzeug oder Versandstück fehlen die ordnungsgemäßen Gefahrzettel.
11. Bei einem Fahrzeug fehlen Begleit-/Beförderungspapiere oder die beförderten Güter sind nicht ordnungsgemäß angegeben.
12. Bei einem Fahrzeug fehlt ein bilaterales Abkommen/multilaterales Übereinkommen oder die Vereinbarung ist nicht ordnungsgemäß erfüllt.
13. Der Tank ist überfüllt.
14. Sonstige Verstöße.

Die Angaben zu den Verstößen im Zeitraum 1999 bis 2002 finden sich in Anhang II und im Schaubild in Anhang VI, das zu Vergleichszwecken auch die Zahlen für den Zeitraum 1997 bis 1998 wiedergibt.

Zahlenmäßig gesehen sind im Zeitraum 1999 bis 2002 folgende Verstöße die wesentlichsten (über 5 % aller Verstöße):

5. Ein Fahrzeug ist nicht mit orangefarbenen Warntafeln oder mit nicht ordnungsgemäßen orangefarbenen Warntafeln versehen (11 %).
11. Bei einem Fahrzeug fehlen Begleit-/Beförderungspapiere oder die beförderten Güter sind nicht ordnungsgemäß angegeben (13 %).
14. Sonstige Verstöße (58 %).

Ausgehend von diesen Ergebnissen kann noch klarer als im vorhergehenden Bericht gefolgert werden, dass nicht alle Codes in Anhang II der Richtlinie zweckdienlich sind. Tatsächlich fällt der größte Teil der Verstöße unter „Sonstige Verstöße“, und der Anteil dieser Rubrik ist von 44 % im Zeitraum 1997 bis 1998 auf 58 % im Zeitraum 1999 bis 2002 gestiegen. Das hängt zum Teil damit zusammen, dass viele Punkte der Prüfliste in Anhang I der Richtlinie, die von den für die Umsetzung zuständigen Behörden verwendet wird, bei der Festlegung der Codes unberücksichtigt blieben. So wurde beispielsweise im Zusammenhang mit der Kontrolle der Ausrüstung von Fahrzeug und Fahrer nur das Fehlen der Feuerlöcher als ein harmonisierter Code festgelegt. Alle sonstigen Mängel müssen folglich unter „Sonstige Verstöße“ eingeordnet werden. Einige in der Aufstellung enthaltene Verstöße wiederum scheinen überhaupt nicht aufzutreten, wie beispielsweise Überfüllung des Tanks. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte wurden Änderungen in den Anhängen I und II der Richtlinie in Betracht gezogen.

9. ART DER SANKTIONEN

Die Mitgliedstaaten bedienen sich vier unterschiedlicher Arten von Sanktionen, und zwar Verwarnung, Bußgeld, strafrechtliche Verfolgung und Freiheitsstrafe.

Die am häufigsten angewendeten Sanktionen werden direkt von den Durchführungsbehörden auferlegt. Dazu gehören die mündliche oder schriftliche Verwarnung, die möglicherweise begleitet ist von einem Weiterfahrverbot bis zu dem Zeitpunkt, da der Verstoß abgestellt ist, und das Bußgeld.

Eine strafrechtliche Verfolgung kann mit einem Freispruch, einer Geldstrafe und gelegentlich auch mit einer Freiheitsstrafe enden.

Das Bußgeld wird am häufigsten, das heißt in 69 % der Fälle, als Sanktion auferlegt. An zweiter Stelle folgen die Verwarnungen mit oder ohne geforderte Abhilfemaßnahmen (30 %). Strafrechtliche Verfolgung wurde für 1 % der Fälle berichtet, wohingegen Freiheitsstrafen überhaupt nicht verhängt zu werden scheinen. Diese Anteile im Zeitraum 1999 bis 2002 werden in der Tabelle in Anhang II und im Schaubild in Anhang VII verdeutlicht.

Aus Anhang VII sind auch die Werte für den Zeitraum 1997 bis 1998 ersichtlich. Im Vergleich dazu nahmen die Verwarnungen im Zeitraum 1999 bis 2002 um 5 % zu, die Verhängung von Bußgeldern und die strafrechtlichen Verfolgungen ging um 1 % bzw. 3 % zurück.

Wie aus den statistischen Angaben über die Sanktionen zu ersehen ist, sind die meisten Verstöße offenbar nicht ganz so schwerwiegend, denn strafrechtliche Verfolgungen sind selten. Rund zwei Drittel der Fälle wiederum werden als schwerwiegend genug eingeschätzt, um eine Geldstrafe zu verhängen.

10. FAZIT

Die meisten Mitgliedstaaten führten im Zeitraum 1999 bis 2002 zwar Straßenkontrollen bei Gefahrguttransporten durch, allerdings in sehr unterschiedlichem Ausmaß. Einige Mitgliedstaaten führten keine Kontrollen durch oder haben zumindest der Kommission über keine Kontrollen berichtet. Unionsweit ist die Häufigkeit der Kontrollen insgesamt geringer geworden.

Eindeutig für diese Kontrollen spricht der hohe Anteil von Fahrzeugen, bei denen Gesetzeswidrigkeiten festgestellt wurden. Das Verhältnis der Zahl der Verstöße zur Zahl der insgesamt in der Europäischen Union durchgeführten Kontrollen stieg von 0,22 im Zeitraum 1997 bis 1998 auf 0,26 im Zeitraum 1999 bis 2002. Das zeigt deutlich, dass die Kontrollen in einigen Ländern noch häufiger durchgeführt werden sollten, auch wenn kein direkter Zusammenhang zwischen der Häufigkeit der Kontrollen und der Zahl der festgestellten Verstöße herausgefunden wurde.

Die häufigsten Verstöße sind das Fehlen von Begleit-/Beförderungspapieren für das Gefahrgut und das Fehlen der orangefarbenen Warntafeln, die anzeigen, dass gefährliche Güter transportiert werden. Viele Kategorien von Verstößen wiederum sind kaum anzutreffen. Aufgrund der mangelnden Übereinstimmung zwischen der von den zuständigen Behörden verwendeten Prüfliste und den harmonisierten Codes wurde die Mehrheit der Verstöße unter

„Sonstige“ eingeordnet. Dieser Umstand allein rechtfertigt die Änderung der beiden Listen ab 2005 und die Änderungen der Anhänge I und II der Richtlinie 95/50/EG¹².

Die gebräuchlichste Sanktion war das Bußgeld, gefolgt von der Verwarnung, die möglicherweise begleitet ist von einem Weiterfahrverbot bis zu dem Zeitpunkt, da der Verstoß abgestellt ist.

Gestützt auf diesen Bericht betont die Kommission, dass Straßenkontrollen ein effektives Instrument sind, um die Probleme im Zusammenhang mit der Sicherheit von Gefahrguttransporten aufzuzeigen und indirekt auf deren Verbesserung hinzuwirken. Allerdings sind auch Kontrollen in den Unternehmen offenbar ein wirksames Mittel zur Umsetzung der Vorschriften, selbst wenn dies nicht aus den Anhängen zu diesem Bericht ersichtlich ist. Schließlich möchte die Kommission die Mitgliedstaaten darauf hinweisen, dass in den Berichten die harmonisierten Codes für Verstöße verwendet werden sollten und dass sämtliche Mitgliedstaaten Berichte an die Kommission übermitteln sollten.

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).

ANHANG I

ZEITREIHEN (1997-2002) DER ZAHL DER IN JEDEM MITGLIEDSTAAT VERZEICHNETEN KONTROLLEN, VERSTÖSSE UND SANKTIONEN

| LAND | | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | '97-'98 | '99-'00 | '01-'02 |
|------|------------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|---------|---------|---------|
| BE | Kontrollen | 1163 | 1624 | 2544 | 2414 | 2762 | 2594 | 2787 | 4958 | 5356 |
| | Verstöße | 1331 | 1548 | 2243 | 2450 | 2582 | 2338 | 2879 | 4693 | 4920 |
| | Sanktionen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| DK | Kontrollen | 275 | 251 | 274 | 242 | 94 | 203 | 526 | 516 | 297 |
| | Verstöße | 80 | 70 | 67 | 28 | 47 | 25 | 150 | 95 | 72 |
| | Sanktionen | 66 | 73 | 67 | 28 | 40 | 25 | 139 | 95 | 65 |
| DE | Kontrollen | 126533 | 129758 | 131161 | 115786 | 98005 | 93247 | 256291 | 246947 | 191252 |
| | Verstöße | 21849 | 24020 | 24351 | 21467 | 18279 | 19929 | 45869 | 45818 | 38208 |
| | Sanktionen | 19408 | 17701 | 19014 | 14144 | 14773 | 14903 | 37109 | 33158 | 29676 |
| EL | Kontrollen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Verstöße | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | Sanktionen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ES | Kontrollen | 23900 | 28037 | 32849 | 38759 | 40013 | 34423 | 51937 | 71608 | 74436 |
| | Verstöße | 3205 | 2975 | 4342 | 5569 | 6319 | 5087 | 6180 | 9911 | 11406 |
| | Sanktionen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| FR | Kontrollen | 19561 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 19561 | 0 | 0 |
| | Verstöße | 1919 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1919 | 0 | 0 |
| | Sanktionen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| IE | Kontrollen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 435 | 0 | 0 | 435 |
| | Verstöße | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 269 | 0 | 0 | 269 |
| | Sanktionen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 203 | 0 | 0 | 203 |
| IT | Kontrollen | 0 | 1797 | 2389 | 2459 | 2514 | 2528 | 1797 | 4848 | 5042 |
| | Verstöße | 0 | 440 | 333 | 347 | 296 | 247 | 440 | 680 | 543 |
| | Sanktionen | 0 | 440 | 333 | 347 | 296 | 247 | 440 | 680 | 543 |
| LU | Kontrollen | 203 | 286 | 203 | 451 | 454 | 228 | 489 | 654 | 682 |
| | Verstöße | 52 | 52 | 4 | 44 | 37 | 18 | 104 | 48 | 55 |
| | Sanktionen | 12 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 16 | 0 | 0 |
| NL | Kontrollen | 3521 | 2266 | 2416 | 3145 | 1429 | 4510 | 5787 | 5561 | 5939 |
| | Verstöße | 1586 | 656 | 1275 | 4889 | 2149 | 3287 | 2242 | 6164 | 5436 |
| | Sanktionen | 1419 | 481 | 931 | 1158 | 711 | 1209 | 1900 | 2089 | 1920 |
| AT | Kontrollen | 5698 | 6062 | 6720 | 7666 | 5940 | 6671 | 11760 | 14386 | 12611 |
| | Verstöße | 3834 | 6043 | 11913 | 10542 | 6923 | 8271 | 9877 | 22455 | 15194 |
| | Sanktionen | 2317 | 3094 | 5630 | 7514 | 3825 | 2647 | 5411 | 13144 | 6472 |
| PT | Kontrollen | 0 | 0 | 0 | 135 | 150 | 78 | 0 | 135 | 228 |
| | Verstöße | 0 | 0 | 0 | 43 | 116 | 60 | 0 | 43 | 176 |
| | Sanktionen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| FI | Kontrollen | 1602 | 1723 | 1437 | 1849 | 1690 | 1739 | 3325 | 3286 | 3429 |
| | Verstöße | 573 | 1109 | 745 | 763 | 637 | 666 | 1682 | 1508 | 1303 |
| | Sanktionen | 776 | 1338 | 623 | 761 | 615 | 496 | 2114 | 1384 | 1111 |
| SE | Kontrollen | 8125 | 7839 | 6669 | 7263 | 6283 | 5995 | 15964 | 13932 | 12278 |
| | Verstöße | 4509 | 4041 | 3096 | 2929 | 3447 | 3087 | 8550 | 6025 | 6534 |
| | Sanktionen | 2140 | 2152 | 1758 | 1833 | 1435 | 1186 | 4292 | 3591 | 2621 |
| UK | Kontrollen | 6011 | 9016 | 7928 | 7087 | 6616 | 4985 | 15027 | 15015 | 11601 |
| | Verstöße | 1817 | 1308 | 1041 | 660 | 972 | 806 | 3125 | 1701 | 1778 |
| | Sanktionen | 237 | 131 | 93 | 11 | 261 | 234 | 368 | 104 | 495 |

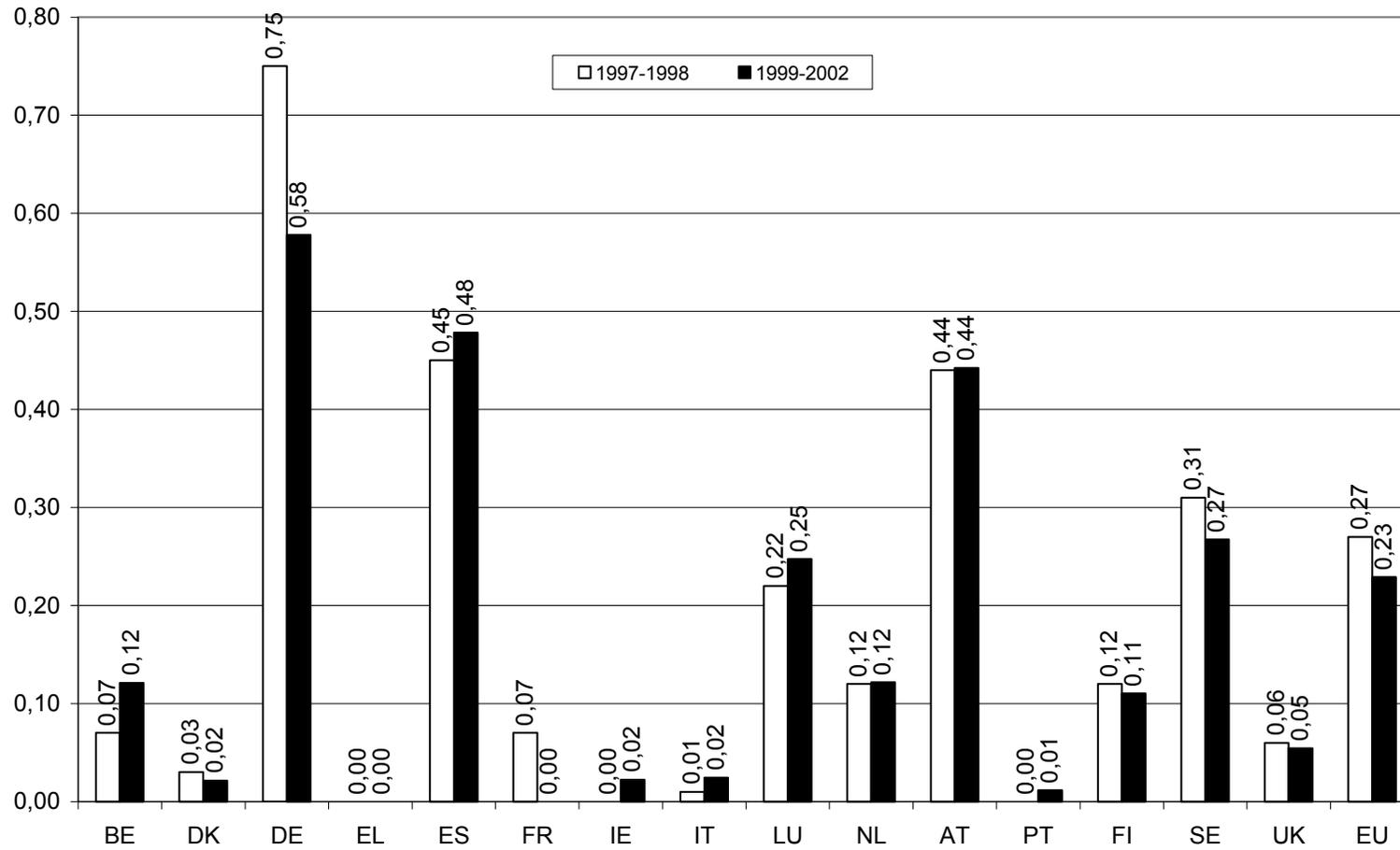
ANHANG II

ZUSAMMENFASSUNG DER KONTROLLEN, VERSTÖSSE UND SANKTIONEN IN DER EUROPÄISCHEN UNION (1999-2002)

| GEAMTE EU, 1999-2002 | Kontroll-land | Andere EU | Nicht-EU | Unbekannt | Gesamt | % |
|---|---------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Zahl d. KONTROLLIERTEN FAHRZEUGE | 509973 | 122696 | 68081 | 4682 | 705432 | 100,00 |
| Zahl d. VERSTÖSSE | 90545 | 27797 | 24115 | 42578 | 185035 | 100,00 |
| 1. Gut nicht zum Transport zugelassen | 284 | 23 | 25 | 455 | 787 | 0,43 |
| 2. Konformitätserklärung fehlt | 1086 | 181 | 161 | 495 | 1923 | 1,04 |
| 3. Undichte Tanks oder Verpackungen | 104 | 33 | 40 | 458 | 635 | 0,34 |
| 4. Zulassungsbescheinigung fehlt | 606 | 77 | 101 | 1399 | 2183 | 1,18 |
| 5. Orangefarbene Warntafeln fehlen | 10887 | 3301 | 2346 | 4123 | 20657 | 11,16 |
| 6. Unfallmerkblatt fehlt | 1679 | 513 | 719 | 2591 | 5502 | 2,97 |
| 7. Fahrzeug oder Verpackung ungeeignet | 986 | 143 | 196 | 1493 | 2818 | 1,52 |
| 8. Schulungsbescheinigung fehlt | 2193 | 509 | 545 | 1254 | 4501 | 2,43 |
| 9. Feuerlöscher fehlen | 1722 | 480 | 751 | 4210 | 7163 | 3,87 |
| 10. Gefahrzettel fehlen | 3280 | 751 | 389 | 2163 | 6583 | 3,56 |
| 11. Beförderungspapiere fehlen | 13268 | 3570 | 2828 | 5034 | 24700 | 13,35 |
| 12. Übereinkommen fehlt | 96 | 4 | 5 | 284 | 389 | 0,21 |
| 13. Tank überfüllt | 221 | 9 | 27 | 17 | 274 | 0,15 |
| 14. Sonstige | 54133 | 18203 | 15982 | 18602 | 106920 | 57,78 |
| Zahl d. SANKTIONEN | 57660 | 17581 | 16053 | 6057 | 97351 | 100,00 |
| Verwarnung | 13102 | 5672 | 5154 | 5422 | 29350 | 30,15 |
| Geldstrafe | 43671 | 11853 | 10850 | 595 | 66969 | 68,79 |
| Strafrechtliche Verfolgung | 887 | 56 | 49 | 40 | 1032 | 1,06 |
| Freiheitsstrafe | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |
| Unbekannt | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,00 |

ANHANG III

ZAHL DER KONTROLLEN PRO ZAHL DER GEFAHRGUTTRANSPORTE (in %)



DE

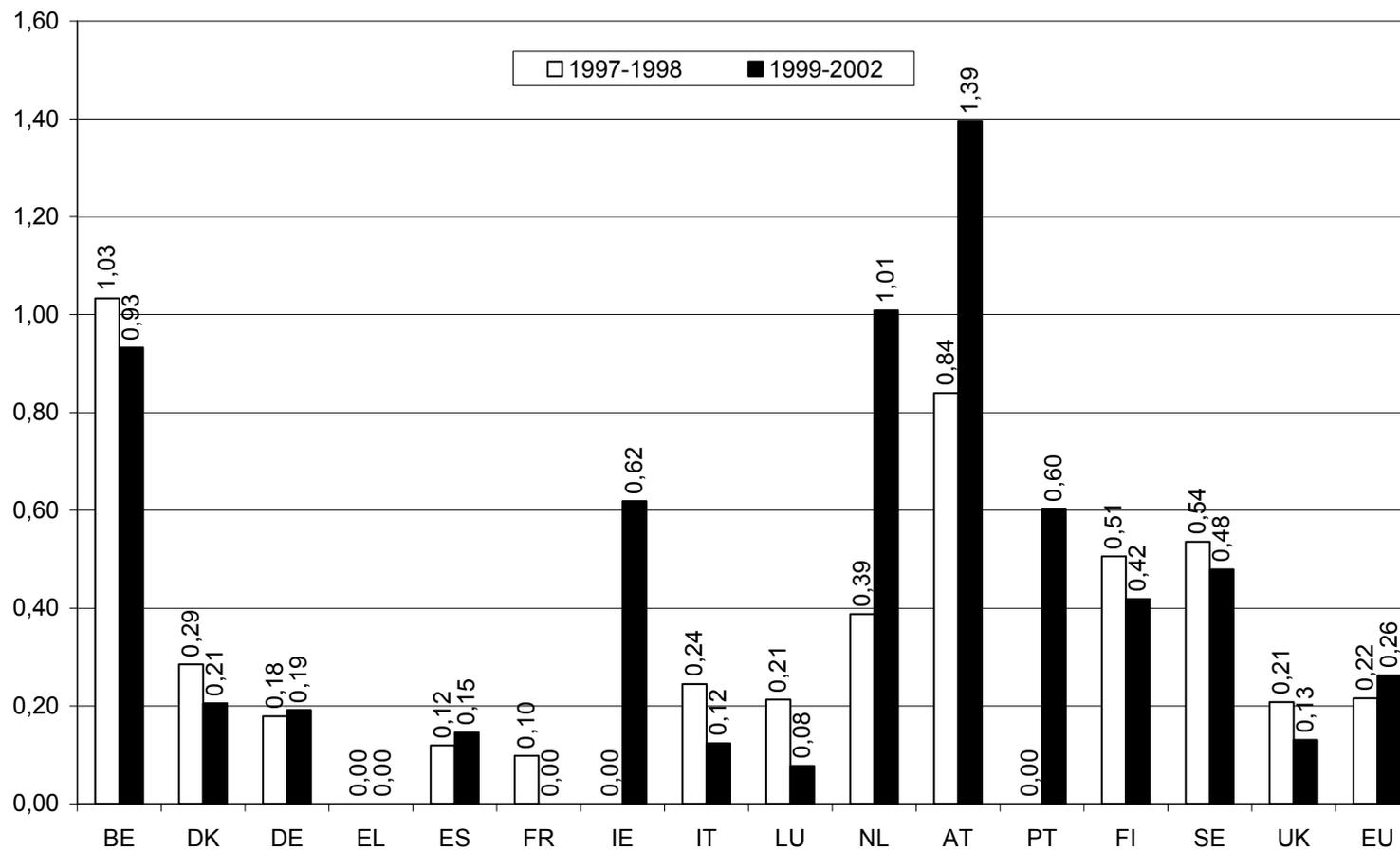
ANHANG IV

ZAHL DER KONTROLLEN UND ANTEIL DER KONTROLLIERTEN AUSLÄNDISCHEN FAHRZEUGE (1999-2002)

| Land | Kontroll-land | Andere EU | Nicht-EU | Unbekannt | Gesamtzahl | Kontrollierte ausländische Fahrzeuge in % |
|------------------------|----------------------|------------------|-----------------|------------------|-------------------|--|
| BELGIEN | 7229 | 1341 | 67 | 1677 | 10314 | 13,65 |
| DÄNEMARK | 685 | 100 | 23 | 5 | 813 | 15,13 |
| DEUTSCHLAND | 290688 | 92240 | 55271 | 0 | 438199 | 33,66 |
| GRIECHENLAND | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | / |
| SPANIEN | 126663 | 17102 | 2279 | 0 | 146044 | 13,27 |
| FRANKREICH | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | / |
| IRLAND | 428 | 7 | 0 | 0 | 435 | 1,61 |
| ITALIEN | 9575 | 212 | 103 | 0 | 9890 | 3,19 |
| LUXEMBURG | 475 | 824 | 37 | 0 | 1336 | 64,45 |
| NIEDERLANDE | 5229 | 2869 | 402 | 3000 | 11500 | 28,44 |
| ÖSTERREICH | 13838 | 5332 | 7827 | 0 | 26997 | 48,74 |
| PORTUGAL | 298 | 61 | 4 | 0 | 363 | 17,91 |
| FINLAND | 5481 | 161 | 1073 | 0 | 6715 | 18,38 |
| SCHWEDEN | 23869 | 1435 | 906 | 0 | 26210 | 8,93 |
| VEREIN. KÖNIGR. | 25515 | 1012 | 89 | 0 | 26616 | 4,14 |
| EU | 509973 | 122696 | 68081 | 4682 | 705432 | 27,04 |

ANHANG V

ZAHL DER VERSTÖSSE / ZAHL DER KONTROLLEN

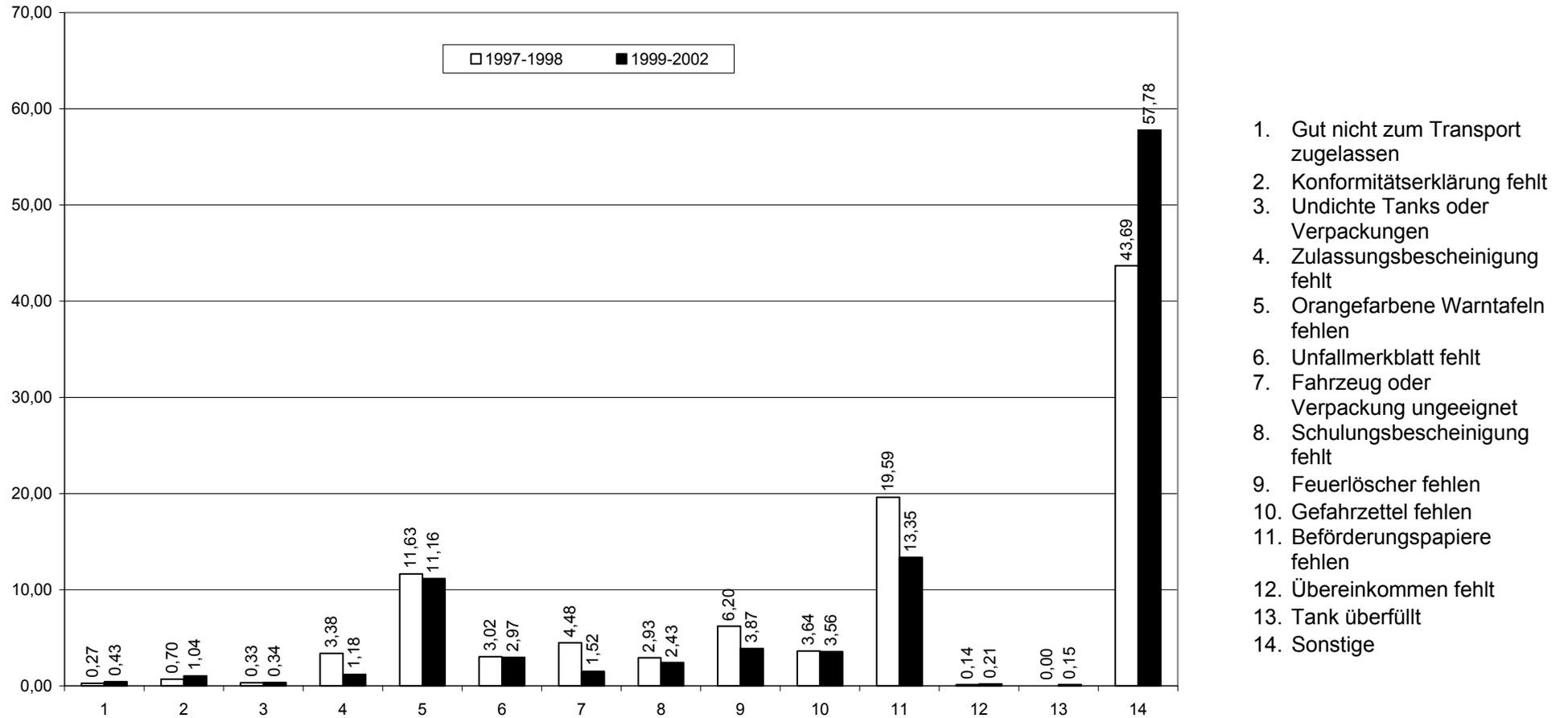


DE

DE

ANHANG VI

VERSTÖSSE NACH ART (in %)



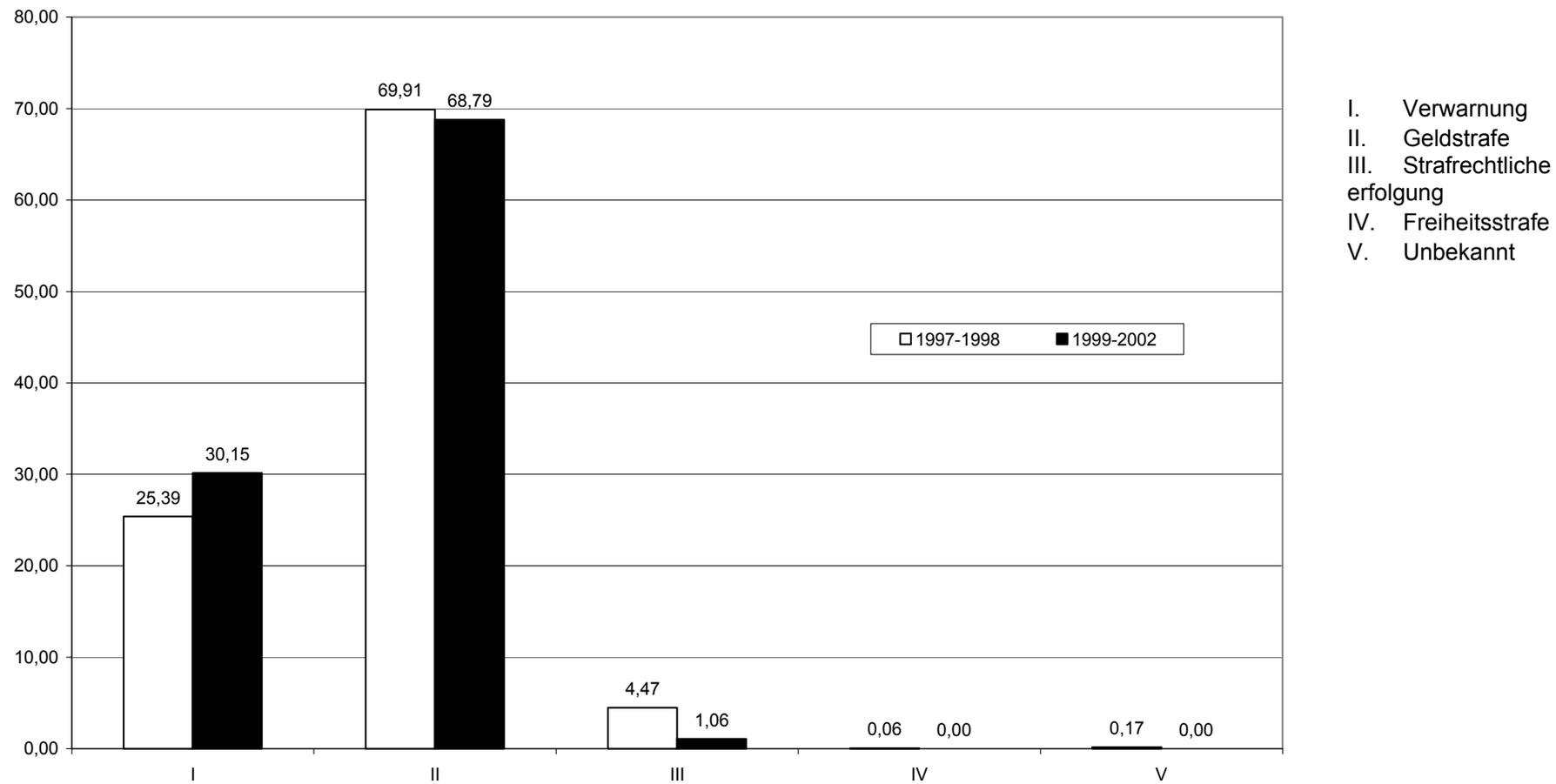
DE

16

DE

ANHANG VII

SANKTIONEN NACH ART (in %)



DE

DE