III

(Sonstige Rechtsakte)

EUROPÄISCHER WIRTSCHAFTSRAUM

DELEGIERTE ENTSCHEIDUNG DER EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE Nr. 049/22/COL

vom 9. Februar 2022

zur Genehmigung dreier vom Fürstentum Liechtenstein beantragter Ausnahmen in Bezug auf Artikel 30, Artikel 36 Absatz 2 und Anhang 5 Absatz 1.1.3.6.3 Buchstabe b der liechtensteinischen Verordnung vom 3. März 1998 über den Transport gefährlicher Güter auf der Straße auf der Grundlage des Artikels 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland [2022/1984]

DIE EFTA-ÜBERWACHUNGSBEHÖRDE —

gestützt auf den in Anhang XIII Kapitel I Nummer 13c des EWR-Abkommens genannten Rechtsakt,

die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland („Richtlinie"),

in der geänderten und durch Nummer 4 Buchstabe d des Protokolls 1 zum EWR-Abkommen an das EWR-Abkommen angepassten Fassung und gestützt auf Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe d des Überwachungsbehörde- und Gerichtshof-Abkommens und Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe c und Absatz 2 und Artikel 3 des Protokolls 1 zum Überwachungsbehörde- und Gerichtshof-Abkommen, insbesondere auf die Artikel 6 und 9 der Richtlinie,

gestützt auf die Beschlüsse des Ständigen Ausschusses Nrn. 3/12/SC und 4/12/SC,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

Mit Schreiben an die Behörde vom 20. Dezember 2013 ([1]) beantragte die liechtensteinische Regierung vier Ausnahmen auf der Grundlage des Artikels 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie. Die von Liechtenstein beantragten Ausnahmen waren in Artikel 29, Artikel 30, Artikel 36 und Anhang 5 der Verordnung vom 3. März 1998 über den Transport gefährlicher Güter auf der Straße (LR 741.621, in der zuletzt geänderten Fassung) ([2]) („Verordnung") festgelegt.

Zur Unterstützung bei dieser Prüfung beauftragte die Behörde DNV GL AS („DNV") zu prüfen, ob die beantragten Ausnahmen die Voraussetzungen nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie erfüllen. Die Prüfung sollte sich auf etwaige mit den Ausnahmen verbundene potenzielle oder tatsächliche Risiken, auf die Frage, ob das Sicherheitsniveau durch die Ausnahmen sinken, steigen oder gleich bleiben würde, und auf die Ermittlung möglicher Maßnahmen zur Risikominderung konzentrieren. ([3])

Nach Prüfung der von Liechtenstein beantragten Ausnahmen kam die Behörde zu dem Schluss, dass nur die in Artikel 30, Artikel 36 und Anhang 5 der Verordnung enthaltenen Bestimmungen als Ausnahmen im Sinne des Artikels 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie infrage kamen, nicht aber die Bestimmung des Artikels 29 der Verordnung, die Sprengmittel in angebrochenen Versandpackungen betraf.

([1]) Dokument Nr. 694300.
([2]) Verordnung über den Transport gefährlicher Güter auf der Strasse — VTGGS.
([3]) Dokument Nr. 709161.

Nach Anhörung des EFTA-Verkehrsausschusses erließ die Behörde die Entscheidung des Kollegiums 30/15/COL, mit der Ausnahmen für die drei infrage kommenden Bestimmungen genehmigt wurden. Diese Genehmigung galt für einen Zeitraum von sechs Jahren ab dem 27. Januar 2015.

Mit Schreiben vom 8. März 2021 ([4]) beantragte die liechtensteinische Regierung eine Genehmigung für Ausnahmen nach der Verordnung, die in Artikel 30, Artikel 36 Absatz 2 und Anhang 5 Kapitel 1.1.3.6 Buchstabe b der Verordnung festgelegt sind und den Ausnahmen entsprechen, die von der Behörde mit der Entscheidung des Kollegiums 30/15/COL genehmigt worden waren. Die Ausnahmen betreffen den Transport von Sprengmitteln, Tankrevisionsunternehmen, die besondere Ausbildung von Fahrzeugführern bzw. Baustellentanks.

Nach Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie muss die Behörde, wenn ein dem EWR angehörender EFTA-Staat die Verlängerung einer Ausnahmegenehmigung beantragt, die betreffende Ausnahme überprüfen. Wenn keine den Gegenstand der Ausnahme betreffende Änderung von Anhang I Abschnitt I.1, Anhang II Abschnitt II.1 oder Anhang III Abschnitt III.1 angenommen wurde, hat die Behörde nach dem in Artikel 9 Absatz 2 genannten Verfahren die Genehmigung um einen in der Genehmigungsentscheidung festzulegenden weiteren Zeitraum von höchstens sechs Jahren ab dem Zeitpunkt der Genehmigung zu verlängern.

Da der Antrag Liechtensteins nach dem in der Entscheidung des Kollegiums 30/15/COL genannten Ende der Geltungsdauer gestellt wurde, ist Artikel 6 Absatz 4 nicht anwendbar, auch wenn der Antrag im Wesentlichen mit dem Antrag identisch ist, den die Behörde mit der genannten Entscheidung genehmigt hatte. Der Antrag ist daher nach dem Verfahren des Artikels 6 Absatz 2 der Richtlinie zu prüfen. Die Informationen, die im Zusammenhang mit der Entscheidung des Kollegiums 30/15/COL vorgelegt wurden, sind jedoch auch für diese Prüfung von Belang, z. B. die von DNV durchgeführte Risikobewertung.

2. **RECHTLICHE WÜRDIGUNG**

Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie sieht Folgendes vor: „*Sofern die Sicherheit nicht beeinträchtigt ist, können die [EWR-Staaten] Ausnahmen von Anhang I Abschnitt I.1, Anhang II Abschnitt II.1 und Anhang III Abschnitt III.1 für die Beförderung kleiner Mengen bestimmter gefährlicher Güter in ihren Hoheitsgebieten beantragen, wobei die Beförderungsbedingungen jedoch nicht strenger sein dürfen als die in den Anhängen festgelegten Bedingungen; hiervon ausgenommen sind Stoffe mit mittlerer oder hoher Radioaktivität*.“

Nach Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie gelten die Ausnahmen ab dem Datum ihrer Genehmigung für einen in der Genehmigungsentscheidung festzulegenden Zeitraum von höchstens sechs Jahren.

Nach Artikel 9 der Richtlinie hat die Behörde, wie in den Beschlüssen des Ständigen Ausschusses Nrn. 3/2012/SC und 4/2012/SC näher festgelegt, einen Entwurf der zu erlassenden Entscheidung dem EFTA-Verkehrsausschuss vorzulegen. Der EFTA-Verkehrsausschuss muss nach Artikel 3 des Beschlusses des Ständigen Ausschusses Nr. 3/2012/SC eine Stellungnahme zu dem Entwurf abgeben.

Nach Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie ist die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße „vorbehaltlich der Einhaltung der in Anhang I Abschnitt I.1, Anhang II Abschnitt II.1 und Anhang III Abschnitt III.1 festgelegten Bedingungen“ zulässig.

Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie enthält Bestimmungen über die Anwendbarkeit der Anlagen A und B des ADR ([5]).

Anlage A ist in sieben Teile gegliedert. Teil 1 enthält allgemeine Bestimmungen, während in den Teilen 2 und 3 gefährliche Güter klassifiziert und aufgeführt werden. Teil 4 enthält Anforderungen an die Verpackung und Verwendung ortsbeweglicher Tanks, Teil 5 Verfahren für den Versand, Teil 6 Bau- und Prüfvorschriften für die Verpackung und Teil 7 Bestimmungen für die Beförderung, die Be- und Entladung und die Handhabung.

([4]) Dokument Nr. 1185764.

([5]) Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, geschlossen am 30. September 1957 in Genf, in der geänderten Fassung.

In Anhang B Teil 8 sind Anforderungen an die Fahrzeugbesatzungen, die Ausrüstung, den Betrieb der Fahrzeuge und die Dokumentation festgelegt, in Teil 9 Vorschriften für den Bau und die Zulassung der Fahrzeuge, mit denen gefährliche Güter befördert werden.

Die beantragten Ausnahmen entsprechen denen, die 2015 von der Behörde genehmigt wurden. Zudem sind die von Liechtenstein getroffenen Maßnahmen zur Risikominderung nach wie vor in Kraft. Die Behörde kommt daher zu dem Schluss, dass die Ausnahmen auf der Grundlage der im Zusammenhang mit der Entscheidung des Kollegiums 30/15/COL vorgelegten Informationen, einschließlich der von DNV durchgeführten Risikobewertung, ausreichend geprüft werden können.

2.1. **Artikel 30 VTGGS**

In ihrem Schreiben vom 8. März 2021 hat die liechtensteinische Regierung die Ausnahme wie folgt beschrieben:

Art. 30 Abs. 1 lit. b VTGGS ermöglicht eine Abweichung hinsichtlich der Kennzeichnung des Trägerfahrzeugs. Die orangefarbenen Tafeln vorn und hinten am Trägerfahrzeug müssen Abs. 5.3.2.1.1 ADR entsprechen, müssen jedoch nicht die Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr enthalten.

Art. 30 Abs. 1 lit. c VTGGS befreit den Fahrzeugführer von der nach Kapitel 8.2 ADR vorgeschriebenen besonderen Ausbildungspflicht. Der Fahrzeugführer muss jedoch die Ausbildung für Tankrevisionsunternehmen durchlaufen haben. Diese Ausbildung wird vom CITEC (schweizerischer Verband für Gewässerschutz und Tanksicherheit) durchgeführt und besteht aus einem dreiwöchigen Kurs und einem alle fünf Jahre stattfindenden Auffrischungskurs, in denen die Fahrzeugführer in allen notwendigen Sicherheits- und Umweltaspekten der Reinigung, Inspektion und Reparatur von Tanks geschult werden. Der erfolgreiche Abschluss wird mit einem Fachausweis ([6]) bescheinigt.

Art. 30 Abs. 2 VTGGS schließlich sieht vor, dass Tanks und ihre Trägerfahrzeuge den Bau-, Ausrüstungs- und Kontrollvorschriften nach den Kapiteln 4.3, 4.4, 6.8, 6.9 und 9.1 ADR nicht unterstellt sind.

In seinem Bericht prüfte DNV, ob sich das Risiko infolge von Unfällen, die sich während der Beförderung auf öffentlichen Straßen ereignen könnten, z. B. bei Zusammenstößen, Geländefahrten und Verrutschen der Ladung, erhöhen würde. DNV gelangte zu dem Ergebnis, dass sich das Risiko in diesen Situationen nicht erhöht, sofern die Fahrzeugführer die besondere CITEC-Ausbildung absolviert haben.

2.2. **Artikel 36 Absatz 2 VTGGS**

In ihrem Schreiben vom 8. März 2021 hat die liechtensteinische Regierung die Ausnahme wie folgt beschrieben:

„Diese Bestimmung gestattet es, gefährliche Güter der ADR-Klasse 1 (Explosive Stoffe und Gegenstände) über der in Unterabschnitt 1.1.3.6 ADR vorgesehenen Freimenge zu befördern. Dies ist jedoch nur unter der strikten Bedingung erlaubt, dass der Fahrzeugführer einen Sprengausweis besitzt und demnach eine besondere Ausbildung für Sprengstoffexperten absolviert hat. Bei der Ausbildung, die zum Erhalt eines solchen Ausweises berechtigt, handelt es sich um eine Fachausbildung für die Handhabung von Sprengstoffen, die über die übliche Ausbildung für den Transport gefährlicher Güter hinausgeht und einen hohen Sicherheitsstandard gewährleistet. Zudem dürfen auf diese Weise nur Sprengmittel und pyrotechnische Gegenstände transportiert werden, die nach dem oben genannten Ausweis verwendet werden dürfen.

Aus diesen Gründen beeinträchtigt die in Art. 36 Abs. 2 VTGGS vorgesehene Ausnahme die Sicherheit nicht, und Liechtenstein möchte hiermit eine Ausnahme nach Artikel 6 der Richtlinie beantragen."

In seinem Bericht gelangte DNV zu dem Ergebnis, dass sich das Risiko durch die geltende Ausnahme nicht erhöht, sofern der vom BBT ausgestellte Fachausweis eine Ausbildung für Fahrzeugführer nachweist, die der Ausbildung für Fahrzeugführer im Sinne des ADR gleichwertig ist.

([6]) *Spezialist/in für Tanksicherheit mit eidgenössischem Fachausweis.*

2.3. **Anhang 5 Absatz 1.1.3.6.3 Buchstabe b VTGGS**

In ihrem Schreiben vom 8. März 2021 hat die liechtensteinische Regierung die Ausnahme wie folgt beschrieben:

„Diese Bestimmung in Verbindung mit Kapitel 6.14 bezieht sich speziell auf Baustellentanks, ein Begriff, den das ADR nicht kennt.

Baustellentanks sind Behälter, die vorübergehend auf Baustellen verwendet werden, um die auf der Baustelle eingesetzten Maschinen zu betanken. Sie bestehen aus einem Innentank und einer geschlossenen Auffangwanne (siehe Anhang 5 Unterabschnitt 6.14.1.1 VTGGS). Sie gelten als die sicherste Lösung für eine solche Verwendung.

Baustellentanks mit bis zu 1 210 Litern Fassungsraum, in denen bis zu 1 150 Liter befördert werden, können von bestimmten ADR-Vorschriften abweichen, dürfen jedoch nur für die Lagerung und Beförderung von leichtem Dieselkraftstoff/Heizöl (UN 1202) verwendet werden. Die Vorschriften des Kapitels 6.8 ADR mit Ausnahme der Abs. 6.8.2.1.3, 6.8.2.1.4 und 6.8.2.1.15 bis 6.8.2.1.23 müssen eingehalten werden. Die Bau- und Prüfvorschriften für solche Tanks sind in Anhang 5 Abschnitte 6.14.2 und 6.14.3 VTGGS festgelegt. Baustellentanks unterliegen der Normung und Prüfung durch die Behörde, die auch für die Prüfung nach dem ADR zuständig ist (Eidgenössisches Gefahrgutinspektorat). Das Inspektorat stellt sicher, dass alle einschlägigen Sicherheitsmerkmale vorhanden sind, damit ein mit den ADR-Vorschriften vergleichbares Sicherheitsniveau gewährleistet ist.

Aus diesen Gründen beeinträchtigt die in Anhang 5 Abs. 1.1.3.6.3 lit. b in Verbindung mit Kapitel 6.14 VTGGS vorgesehene Ausnahme die Sicherheit nicht."

In seinem Bericht prüfte DNV das erhöhte Risiko in Bezug auf Zusammenstöße, Geländefahrten und das Verrutschen der Ladung. DNV gelangte zu dem Ergebnis, dass sich das Risiko durch die Ausnahme erhöht, ermittelte jedoch zwei Maßnahmen zur Risikominderung, nämlich i) ADR-Kontrollen/-Prüfungen für Baustellentanks und ii) den Einsatz doppelwandiger Baustellentanks.

Wie im Antrag Liechtensteins angegeben, bestehen Baustellentanks aus einem Innentank und einer geschlossenen Auffangwanne, sodass die Sicherheit nicht beeinträchtigt wird. Zudem hat Liechtenstein erklärt: *Die Ausnahme in Anhang 5 Abs. 1.1.3.6.3 lit. b und Kapitel 6.14 VTGGS wird ab 2027 nicht mehr erforderlich sein, da diese Bestimmungen aufgehoben werden.*

3. SCHLUSSFOLGERUNG

Die Behörde ist der Auffassung, dass die Sicherheit durch die Genehmigung dieser Ausnahmen nicht beeinträchtigt wird und dass die drei Anträge auf Ausnahmen die Voraussetzungen nach Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie erfüllen. Die in Artikel 30, Artikel 36 Absatz 2 und Anhang 5 Absatz 1.1.3.6.3 Buchstabe b der Verordnung enthaltenen Ausnahmen sollten daher genehmigt werden.

Am 17. Dezember 2021 hat die Behörde nach Artikel 9 der Richtlinie mit ihrer Delegierten Entscheidung Nr. 298/21/COL (Dokument Nr. 1228844) den Entwurf einer Entscheidung über die zu treffenden Maßnahmen ordnungsgemäß dem EFTA-Verkehrsausschuss vorgelegt. Am 14. Januar 2022 hat der EFTA-Verkehrsausschuss keine Stellungnahme zu dem Entscheidungsentwurf abgegeben.

Nach Artikel 3 Absatz 4 des Beschlusses des Ständigen Ausschusses der EFTA-Staaten Nr. 3/2012/SC kann die Behörde die geplante Maßnahme erlassen, es sei denn, der Basisrechtsakt sieht vor, dass der Maßnahmenentwurf nicht angenommen werden darf, wenn keine Stellungnahme abgegeben wurde, was für das laufende Verfahren nicht gilt, sodass die Behörde die Maßnahme erlassen kann.

Die Behörde genehmigt daher die Ausnahmen wie beantragt auf der Grundlage des Artikels 6 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie. Die Ausnahmen sollten für sechs Jahre gelten, wie in Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie vorgesehen. Die Behörde kann ihre Genehmigung nach Artikel 6 Absatz 4 der Richtlinie verlängern.

Das für Verkehr zuständige Mitglied des Kollegiums wurde ermächtigt, im Namen der Behörde und unter ihrer Verantwortung die Maßnahmen zu erlassen, wenn der anzunehmende Maßnahmenentwurf der Stellungnahme des EFTA-Verkehrsausschusses entspricht —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die von der liechtensteinischen Regierung beantragten Ausnahmen in Bezug auf Artikel 30, Artikel 36 Absatz 2 und Anhang 5 Absatz 1.1.3.6.3 Buchstabe b der Verordnung vom 3. März 1998 über den Transport gefährlicher Güter auf der Straße werden genehmigt.

Artikel 2

Die in Artikel 1 dieser Entscheidung genannten Ausnahmen werden nach Protokoll 1 Nummer 6 des EWR-Abkommens im EWR-Abschnitt und in der EWR-Beilage des *Amtsblatts der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 3

Die in Artikel 1 genannten Ausnahmen gelten für einen Zeitraum von sechs Jahren.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an das Fürstentum Liechtenstein gerichtet und wird mit seiner Bekanntgabe an diesen Staat wirksam.

Artikel 5

Nur der englische Wortlaut dieser Entscheidung ist verbindlich.

Geschehen zu Brüssel am 9. Februar 2022.

Für die EFTA-Überwachungsbehörde, im Rahmen der Befugnisübertragung Nr. 103/13/COL

Árni Páll ÁRNASON
Zuständiges Mitglied des Kollegiums

Melpo-Menie JOSÉPHIDÈS
Gegenzeichnende Direktorin für Rechts- und Verwaltungsangelegenheiten