KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 22.12.2006
KOM(2006) 852 endgültig

2006/0278 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland

{SEK(2006) 1725}
{SEK(2006) 1726}

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1) KONTEXT DES VORSCHLAGS

Gründe und Ziele des Vorschlags

Die internationale Beförderung gefährlicher Güter ist in internationalen Vereinbarungen geregelt. In Europa sind zwei dieser Instrumente für die Beförderung auf der Straße und mit der Eisenbahn in Kraft. Ein entsprechendes Übereinkommen für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen wird derzeit ratifiziert. In der EU wurden die Regelungen für die Beförderung auf der Straße und mit der Eisenbahn durch zwei Richtlinien umgesetzt, wobei der Anwendungsbereich der Bestimmungen auf die innerstaatliche Beförderung ausgeweitet und einheitliche Regeln für alle Beförderungen im Binnenmarkt geschaffen werden. Da das Übereinkommen für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen bald ratifiziert werden wird, wäre aus Gründen der Harmonisierung seine Umsetzung in Gemeinschaftsrecht die logische Folge. In diesem Zusammenhang ergibt sich die Gelegenheit zur Aktualisierung und Harmonisierung der bestehenden Rechtsvorschriften.

Die Rechtsgrundlage für ein Tätigwerden der EU auf diesem Gebiet liefert Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c EG-Vertrag.

Allgemeiner Kontext

In der Europäischen Union werden jährlich rund 110 Mrd. Tonnenkilometer gefährlicher Güter befördert, davon 58% auf der Straße, 25% mit der Eisenbahn und 17% auf Binnenschifffahrtsstraßen. Die Tendenz ist steigend für die Beförderung auf der Straße und auf Binnenwasserstraßen, jedoch sinkend für die Beförderung mit der Eisenbahn. Der Anteil gefährlicher Güter am Güterverkehr liegt bei rund 8%.

Um die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter sowie den freien und multimodalen Verkehr von grenzüberschreitenden Beförderungsleistungen zu gewährleisten haben die Vereinten Nationen (VN) ein Dokument mit dem Titel *Empfehlungen über den Transport gefährlicher Güter - UN-Modellvorschriftenwerk* erstellt und aktualisiert.

Die internationalen Übereinkommen zur Regelung der internationalen Beförderung gefährlicher Güter basieren auf den Empfehlungen der Vereinten Nationen, die für den Landverkehrssektor in Europa durch drei Instrumente umgesetzt wurden:

- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)
- Internationale Ordnung für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID)
- Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN).

Fast alle EU-Länder sind Unterzeichner von ADR und RID.

ADN ist noch nicht in Kraft. Das Ratifizierungsverfahren läuft und ADN wird voraussichtlich spätestens 2009 in Kraft treten. Neun EU-Länder sind Unterzeichner des ADN. Zwei weitere auf dem ADN basierende Systeme (ADNR, ADND) finden derzeit Anwendung auf Rhein und Donau; Unterzeichner sind die Länder in den jeweiligen Gebieten. Zusätzlich gibt es einzelstaatliche Bestimmungen für den innerstaatlichen Verkehr.

1997 legte die Kommission einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen vor (1999 geändert). Der Vorschlag wurde jedoch nie verabschiedet, da das ADN nicht ordnungsgemäß geschlossen wurde. Der Vorschlag wurde 2004 zurückgezogen. Aus diesem Grund decken die EU-Rechtsvorschriften für den Landtransport gefährlicher Güter nur die Straße und die Eisenbahn ab. Für diese Verkehrsträger sind durch die Rechtsvorschriften ein hohes Maß an Beförderungssicherheit, der freie Dienstleistungsverkehr und die Freizügigkeit des Beförderungsmittels innerhalb des Gebiets der EU gewährleistet. Für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenschifffahrtstraßen gibt es keine europäischen Vorschriften.
Da das ADN bald in Kraft treten wird, sollte die Entwicklung von zwei unterschiedlichen Systemen - eines für grenzüberschreitende und eines für innerstaatliche Beförderungen - vermieden werden. Der der Übernahme der internationalen Übereinkommen über die Beförderung auf der Straße und mit der Eisenbahn zugrundeliegende Gedanke, dass diese Vorschriften auf die innerstaatliche Beförderung ausgedehnt werden sollten, gilt gleichermaßen für die Binnenschifffahrtsstraßen.
Bei multimodalen Transportvorgängen ist es nicht wünschenswert, unterschiedliche Bestimmungen für jeden Verkehrsträger beizubehalten, die ein Nutzer dieser Vorgänge beachten muss. Wann immer möglich sollten die Bestimmungen - wie mit den UN-Empfehlungen bezweckt - identisch sein.

Aus historischen Gründen sind die EU-Rechtsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter recht kompliziert. Die Rechtsvorschriften für die einzelnen Verkehrsträger enthalten unnötige Widersprüche. Außerdem sind einige Bestimmungen bereits veraltet oder werden dies bald sein. Zwei Richtlinien sind als überflüssig zu erachten, da ihre Vorschriften bereits in ADR, RID und ADN aufgenommen wurden.
Abgesehen von den genannten inhaltlichen Fragen trat ein technisches Problem auf, das mit der Struktur der derzeitigen Richtlinien zusammenhängt. Jede der alle zwei Jahre stattfindenden Änderungen der internationalen Übereinkommen macht eine vollständige Übersetzung der umfangreichen technischen Anhänge der Richtlinien erforderlich, was sich als äußerst schwierig, wenn nicht gar unmöglich erwiesen hat.
Falls nichts geschieht, werden sich die vorstehend genannten Probleme noch verschärfen: die derzeitigen komplexen Vorschriften werden durch Änderungen der internationalen Übereinkommen noch komplexer; überflüssige Vorschriften bleiben bestehen und verwirren die Nutzer; die Gefahr der Nichteinhaltung der Vorschrift wird steigen. Die EU-Vorschriften können durchaus nutzerfreundlicher werden. Da multimodale Konzepte verstärkt genutzt werden, werfen unterschiedliche Vorschriften für die einzelnen Verkehrsträger im Alltag noch mehr praktische Probleme auf und die Kosten multimodaler Transportvorgänge werden unnötig erhöht. In der Binnenschifffahrt werden unterschiedliche Vorschriften für den grenzüberschreitenden und den innerstaatlichen Verkehr die Weiterentwicklung dieses Verkehrsträgers behindern, der anderenfalls statistisch gesehen in vielen Fällen vorzuziehen wäre.

Bestehende Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet

Das Gemeinschaftsrecht enthält vier Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet:

(1) Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße

(2) Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter

(3) Richtlinie 96/35/EG des Rates vom 3. Juni 1996 über die Bestellung und die berufliche Befähigung von Sicherheitsberatern für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, Schiene oder Binnenwasserstraßen

(4) Richtlinie 2000/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. April 2000 über die Mindestanforderungen für die Prüfung der Sicherheitsberater für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, Schiene oder Binnenwasserstraßen.

Die Bestimmungen der Richtlinien (3) und (4) sind derzeit in den Anhängen der Richtlinien (1) und (2) enthalten, so dass die erstgenannten Richtlinien für den Straßen- und Schienengüterverkehr überflüssig sind.
Durch den Vorschlag werden die Richtlinien (1) und (2) ohne wesentliche Änderung der bisherigen Bestimmungen für den Straßen- und Schienengüterverkehr integriert und aktualisiert. Die wesentliche Änderung ist dagegen die Ausweitung des Geltungsbereichs des Gemeinschaftsrechts auf die Binnenschifffahrt.

Vereinbarkeit mit den anderen Politikbereichen und Zielen der Union

Der Vorschlag steht in Verbindung mit den bestehenden EU-Rechtsvorschriften in den Bereichen Verkehrssicherheit, Binnenmarkt und Umweltpolitik und unterstützt die nachhaltigen Entwicklungsziele im Rahmen der Lissabon-Strategie.

2) ANHÖRUNG VON INTERESSIERTEN KREISEN UND FOLGENABSCHÄTZUNG

Anhörung interessierter Kreise

Anhörungsmethoden, angesprochene Sektoren und allgemeines Profil der Befragten

Im Rahmen der bestehenden EU-Rechtsvorschriften für die Gefahrgutbeförderung gibt es bereits einen Regelungsausschuss, der sich mit diesem Thema befassen kann. Die Mitgliedstaaten und die EFTA-Ländern wurden im Rahmen des Ausschusses in mehreren Sitzungen und mit Hilfe des Internets auch zwischen den Sitzungen angehört.

Das Europäische Parlament wurde durch regelmäßigen Schriftwechsel mit dem Ausschuss über dessen Arbeit auf dem Laufenden gehalten.

Interessengruppen, d.h. die Industrieverbände, die die an der Gefahrgutbeförderung beteiligten Unternehmen vertreten, können an den Ausschusssitzungen als Beobachter teilnehmen. Auf diese Weise haben sie ihre Ansichten während der Ausarbeitung des Vorschlags dargelegt.

Außerdem wurde angesichts ihrer Bedeutung für Transportvorgänge auf dem Rhein, dessen Anteil an der Gefahrgutbeförderung in Europa bei 80% liegt, die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt angehört.

Im Internet wurde vom 21.05.2006 bis zum 31.07.2006 eine offene Anhörung durchgeführt. Daraufhin gingen bei der Kommission 108 Antworten ein. Ergebnisse der Anhörung: http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/security/consultations/2006_07_31_en.htm.

Zusammenfassung der Antworten und Art ihrer Berücksichtigung

Der Input von seiten der Mitgliedstaaten und Interessengruppen hat sich wesentlich auf den Inhalt des Vorschlags ausgewirkt. Gemeinsame Standpunkte wurden im Laufe der Anhörung soweit wie möglich gesucht.

Bei der öffentlichen Anhörung befürwortete ein Großteil der Teilnehmer das von der Kommission vorgeschlagene Vorgehen.

Einholung und Nutzung von Expertenwissen

Externes Expertenwissen war nicht erforderlich.

Folgenabschätzung

Bei der Folgenabschätzung wurden drei Optionen geprüft:

(1) "Keine Änderung derVorgehensweise, nur Kodifizierung"
Bisheriger Anwendungsbereich und Inhalt der bestehenden EU-Rechtsvorschriften zur Gefahrgutbeförderung würden beibehalten. Die Beförderung auf Binnenwasserstraßen würde nicht in das Gemeinschaftsrecht aufgenommen. Nur das Kodifizierungsverfahren in Bezug auf die bestehenden Rechtsvorschriften, das bereits langsam begonnen hat, würde abgeschlossen. Durch die Kodifizierung wird die Anwendung der Vorschriften in begrenztem Umfang voraussichtlich nutzerfreundlicher werden. Obgleich die Interessengruppen diese Änderungen begrüßen würden, hätten sie doch nur begrenzte Auswirkungen in allen Bereichen.

(2) "Kodifizierung und neue Rechtsvorschriften für Binnenwasserstraßen"
Die Kodifizierung würde wie bei Option 1 erfolgen; zusätzlich würde eine neue EU-Rechtsvorschrift für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen geschaffen. Derzeit gelten für Binnenwasserstraßen auf dem Gebiet der EU unterschiedliche regionale oder nationale Vorschriften. Der neue Rechtsakt würde auf dem in Kürze in Kraft tretenden internationalen Übereinkommen basieren und sowohl den grenzüberschreitenden als auch den innerstaatlichen Verkehr abdecken, so dass die Vorschriften innerhalb der EU harmonisiert würden. Dies hätte wirtschaftlich positive Auswirkungen für die Transportunternehmen, da die Vorschriften vereinfacht würden, sowie für Beschäftigte im Transportgewerbe und die Umwelt, da die Unfallgefahr verringert würde. Darüber hinaus wäre die Durchsetzung dieser Vorschriften für die einzelstaatlichen Behörden einfacher.

(3) "Überarbeitung der Rechtsvorschriften unter Einbeziehung der Binnenwasserstraßen" Die bestehenden EU-Rechtsvorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter würden überarbeitet und vereinfacht, die bestehenden Richtlinien miteinander verschmolzen und der Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften auf die Binnenwasserstraßen ausgeweitet. Option 3 würde zusätzlich zu Option 2 die Überarbeitung und Vereinfachung umfassen. Zunächst würden überholte Bestimmungen gestrichen. Durch ihren Fortbestand würde ein ohnehin komplexes Thema unnötig verkompliziert, was zu erhöhten Gefahren und Kosten führen würde. Zweitens würden die für die drei Landverkehrsträger- Straße, Schiene und Binnenwasserstraßen - geltenden Bestimmungen soweit wie möglich harmonisiert. Durch harmonisierte Vorschriften würde der multimodale Verkehr erheblich erleichtert. Diese beiden Elemente würden die Optionen 1 und 2 nicht bieten. Komplexe Regelungen bergen Gefahren für Sicherheit und Umwelt. Daher ist anerkannt, dass harmonisierte Vorschriften sich auf alle Bereichen positiv auswirken würden: wirtschaftlich durch Verringerung der Kosten; sozial, da die Bestimmungen leicht anzuwenden sind und daher mehr Sicherheit bedeuten; aus den gleichen Gründen bedeuten sie geringere Umweltrisiken. Die Durchsetzung durch die einzelstaatlichen Behörden wird durch weniger Abweichungen der Bestimmungen erleichtert. Durch harmonisierte, nutzerfreundliche Bestimmungen dürfte auch die Einhaltung durch die Interessengruppen erheblich gestärkt werden. Option 3 liefert eindeutig die besten Auswirkungen in wirtschaftlicher, sozialer, und ökologischer Hinsicht sowie in Bezug auf die Durchsetzung der Vorschriften.

3) RECHTLICHE ASPEKTE

Zusammenfassung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Durch die vorgeschlagene Richtlinie werden die bestehenden vier Richtlinien und vier Entscheidungen zur Beförderung gefährlicher Güter akutalisiert und in einer Rechtsvorschrift zusammengefasst, wobei der Anwendungsbereich der EU-Bestimmungen von Straße und Schiene auf die Binnenwasserstraßen ausgeweitet wird. Mit dem Vorschlag werden die bestehenden Vorschriften zum grenzüberschreitenden Verkehr in Gemeinschaftsrecht übergeführt und die Anwendung internationaler Bestimmungen auf den innerstaatlichen Verkehr ausgeweitet.

Rechtsgrundlage

Artikel 71 Absatz 1 Buchstabe c EG-Vertrag.

Subsidiaritätsprinzip

Das Subsidiaritätsprinzip gelangt zur Anwendung, da der Vorschlag nicht unter die ausschließliche Zuständigkeit der Gemeinschaft fällt.

Die Ziele des Vorschlags können von den Mitgliedstaaten aus folgenden Gründen nicht ausreichend verwirklicht werden:

- EU-Maßnahmen wurden bereits getroffen und werden auf die Beförderung auf der Straße und der Schiene angewandt.

- Im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen sind derzeit zwei Systeme regionaler Vorschriften in Kraft, die die Beförderung auf Rhein und Donau regeln (ADNR, ADND) und ein drittes System (ADN der Vereinten Nationen) wird voraussichtlich in Kürze in Kraft treten. Außerdem gibt es in den Rhein- und Donauländern sowie anderen Ländern zahlreiche Bestimmungen für die innerstaatliche Beförderung. Durch Maßnahmen der einzelnen Mitgliedstaaten kann auf dem Gebiet der EU nicht der gleiche Grad an Harmonisierung und Anwendung der Vorschriften auf die Beförderung auf Binnenwasserstraßen erreicht werden, wie es bei der Beförderung auf Straße und Schiene der Fall ist.

Die Ziele des Vorschlags können aus folgendem Grund besser durch Maßnahmen der Gemeinschaft erreicht werden:

- Das Ziel der Schaffung einheitlicher Vorschriften im Gebiet der EU für alle Gefahrguttransporte, grenzüberschreitend oder innerstaatlich und unabhängig vom Landverkehrsträger, kann nicht ohne Tätigwerden der Gemeinschaft erreicht werden.

Die nachstehenden Qualitätsindikatoren zeigen, dass die Ziele des Vorschlags besser auf Unionsebene erreicht werden können.

- Der multimodale Verkehr wird wachsen;

- Transportvorgänge werden für die Transportunternehmer einfacher bei sinkenden Kosten;

- die Unfallgefahr für Beschäftigte im Transportgewerbe, die Bürger und die Umwelt wird sinken;

- die Rechtsvorschriften für die Beförderung und ihre Durchsetzung werden für die einzelstaatlichen Behörden einfacher;

- das einschlägige Gemeinschaftsrecht wird vereinfacht.

Die Verstärkung und Ausweitung der Anwendung von ADN und RID durch deren Übernahme in Gemeinschaftsrecht für die Verkehrsträger Straße und Schiene hat gezeigt, dass das Tätigwerden der EU gerechtfertigt war. Auch bei der Erweiterung des Anwendungsbereich auf den dritten Landverkehrsträger, die Binnenwasserstraßen, ist dieses Tätigwerden der EU gerechtfertigt.

Der Vorschlag steht daher mit dem Subsidiaritätsprinzip im Einklang.

Grundsatz der Verhältnismäßigkeit

Der Vorschlag entspricht aus folgenden Gründen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit:

Die Frage der Verhältnismäßigkeit ist in diesem Zusammenhang nur für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen relevant, da EU-Instrumente für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße und Schiene bereits bestehen.

Mitgliedstaaten, die bereits eine der regionalen ADN (ADNR, ADND) anwenden oder dies beabsichtigen, müssen zur Ausweitung des Anwendungsbereichs der Vorschriften auf den innerstaatlichen Verkehr nur eine kleine zusätzliche Anstrengung erbringen; dies um so mehr, als ADN bereits Sondervorschriften für Schiffe enthält, die Güter ausschließlich im

innerstaatlichen Verkehr befördern. Darüber hinaus enthält die vorgeschlagene Richtlinie für Mitgliedstaaten, in denen sehr wenig Gefahrgut oder gar keine Güter auf Binnenwasserstraßen befördert werden, Sonderbestimmungen.

Die vorgeschlagene Richtlinie ist aus zwei Gründen das geeignetste Instrument.

- Die bestehenden EU-Instrumente auf diesem Gebiet, die ersetzt werden sollen, sind Richtlinien.

- Zur Umsetzung der in den Anhängen des Vorschlags genannten befristeten und innerstaatlichen Bestimmungen.

Da durch den Vorschlag die Vorschriften für den Gefahrguttransport ind der EU harmonisiert und vereinfacht werden, werden Verwaltungs- und finanzieller Aufwand aller Parteien in den Mitgliedstaaten eher sinken als steigen. In der Binnenschifffahrt könnten dort, wo die ADN-Vorschriften erstmals angewandt werden, theoretisch Zusatzkosten für die Anpassung der Schiffe, die zuvor nur im innerstaatlichen Verkehr eingesetzt wurden, an die ADN-Vorschriften anfallen, doch ist dies in der Praxis unwahrscheinlich.

Wahl der Instrumente

Vorgeschlagenes Instrument: eine Richtlinie.

Andere Instrumente wären aus folgenden Gründen nicht angemessen:
Erstens werden durch das vorgeschlagene Instrument vier bestehende Instrumente, alles Richtlinien, ersetzt und aufgehoben. Zweitens folgt die Ausweitung des Anwendungsbereichs des vorgeschlagenen Instruments auf Binnenwasserstraßen vergleichbaren legislativen Grundsätzen wie die bestehenden Richtlinien. Obgleich der Vorschlag zahlreiche technische Vorschriften enthält, die auf Empfehlungen der Vereinten Nationen basieren und nicht geändert werden können, gibt es auch Ausnahmen und Abweichungen, die in den Mitgliedstaaten unterschiedlich umgesetzt werden können. Drittens hängt die Anwendung des Vorschlags auf die Beförderung auf Binnenwasserstraßen von den Umständen in jedem Mitgliedstaat ab. Daher ist eine Richtlinie das geeignetste Instrument.

4) AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Mit dem Vorschlag soll die erforderliche Übersetzung und Veröffentlichung der technischen Anhänge der Richtlinie von der Gemeinschaft, d.h. von der Kommissionsebene, auf die Mitgliedstaaten verlagert werden. Sie werden alle zwei Jahre aktualisiert. Die Gemeinschaft sollte daher auf eine finanzielle Unterstützung der einzelstaatlichen Übersetzungen vorbereitet sein. Die Einsparungen der Gemeinschaft an Kosten für Übersetzung und Veröffentlichung werden jedoch die den Mitgliedstaaten geleistete Unterstützung aufwiegen.

5) ZUSÄTZLICHE ANGABEN

Vereinfachung

Der Vorschlag sieht eine Vereinfachung der Rechtsvorschriften und der Verwaltungsverfahren sowohl für öffentliche Behörden (auf EU- oder einzelstaatlicher Ebene) als auch für private Einrichtungen vor.

Der Vorschlag stellt eine erhebliche Vereinfachung des Gemeinschaftsrechts auf dem Gebiet des Gefahrguttransports dar, obgleich der Anwendungsbereich der Rechtsvorschriften ausgeweitet würde. Für alle drei Landverkehrsträger würde ein Rechtsinstrument gelten. Durch die neue Richtlinie würden die Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG (in den geänderten Fassungen) über die Beförderung gefährlicher Güter, die Richtlinien 96/35/EG und 2000/18/EG über Sicherheitsberater für die Beförderung gefährlicher Güter sowie die Entscheidungen 2005/263/EG und 2005/180/EG der Kommission (in den geänderten Fassungen) über nationale Ausnahmen von den Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG aufgehoben. Schließlich würde auf die internationalen Übereinkommen zum Gefahrguttransport lediglich in den Anhängen der Richtlinien verwiesen, sie würden nicht wie bislang in die Richtlinie aufgenommen. Dadurch würde der gemeinschaftliche Besitzstand um etwa 2000 Seiten verringert.

Von untergeordneter Bedeutung ist die Tatsache, dass gemäß Artikel 6 der Richtlinie 82/714/EG des Rates über die technischen Bedingungen für Binnenschiffe (wird derzeit geändert) jedes Schiff mit einer nach der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) erteilten Bescheinigung unter den in dieser Bescheinigung genannten Voraussetzungen gefährliche Güter auf dem gesamten Gebiet der Gemeinschaft befördern darf. Da die vorgeschlagene Richtlinie das Aulaufen der nach ADNR erteilten Bescheinigung vorsieht, sollte dieser Artikel aufgehoben werden.

Durch vereinfachte gemeinschaftliche Rechtsvorschriften würde die Umsetzung des Gemeinschaftsrechts in einzelstaatliches Recht vereinfacht. Die Arbeit der Kontrollorgane, einschließlich der Meldungen, würde durch die Vereinheitlichung der Vorschriften für den Gefahrguttransport einfacher und effektiver gestaltet.
Die Verwaltungsverfahren würden durch vereinfachte und harmonisierte Vorschriften für alle an der Beförderung gefährlicher Güter Beteiligten, vom Absender bis zum Empfänger, ebenso erleichtert wie das Erstellen der Unterlagen für Transportvorgänge und Fahrzeuge und die Schulung der an der Beförderung beteiligten Personen und der Sicherheitsberater.

Der Vorschlag ist Teil fortlaufenden Arbeitsprogramms der Kommission zur Aktualisierung und Vereinfachung des Acquis communautaire und in ihrem Arbeits- und Legislativprogramm unter der Kennziffer 2005/TREN/017 erfasst.

Aufhebung geltender Rechtsvorschriften

Durch die Annahme des Vorschlags werden bestehende Rechtsvorschriften aufgehoben.

Entsprechungstabelle

Die Mitgliedstaaten werden aufgefordert, der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, mit denen sie diese Richtlinie umgesetzt haben, sowie eine Entsprechungstabelle zu übermitteln.

Europäischer Wirtschaftsraum

Der vorgeschlagene Rechtsakt ist von Bedeutung für den Europäischen Wirtschaftsraum und sollte deshalb auf den EWR ausgeweitet werden.

Einzelerläuterung zum Vorschlag

Artikel 1: Anwendungsbereich

Einer der Hauptpunkte dieses Artikels ist die Angabe, wann ein Mitgliedstaat von der Anwendung der Richtlinie auf Binnenwasserstraßen ausgenommen werden kann.

Artikel 2: Begriffsbestimmungen

Begriffsbestimmung der relevanten internationalen Übereinkommen, gefährlichen Güter und Beförderungsmittel.

Artikel 3: Allgemeine Vorschriften

Allgemeine Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter werden dargelegt.

Artikel 4: Drittländer

Die Beförderung von und nach Nicht-EU-Ländern, die internationale Übereinkommen über die Beförderung gefährlicher Güter anwenden, ist zulässig.

Artikel 5: Einschränkungen aus nicht die Sicherheit der Beförderung betreffenden Gründen

Ein Mitgliedstaat kann auf seinem Gebiet aus nicht die Sicherheit betreffenden Gründen zusätzliche Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter anwenden.

Artikel 6: Einschränkungen aus Gründen der Sicherheit der Beförderung

Ein Mitgliedstaat kann zusätzliche Bestimmungen für die innerstaatliche Beförderung durch innerstaatliche Fahrzeuge anwenden. Bei Unfällen oder Zwischenfällen können die Mitgliedstaaten gegebenenfalls Sofortmaßnahmen treffen.

Artikel 7: Ausnahmen

Da in den internationalen Übereinkommen und den Anhängen der Richtlinie nicht alle Besonderheiten der innerstaatlichen Beförderung berücksichtigt werden, können die Mitgliedstaaten unter bestimmten Bedingungen für die innerstaatliche Beförderung Ausnahmen von der Richtlinie genehmigen. In einigen Fällen müssen die Ausnahmen von der Kommission nach dem Ausschussverfahren angenommen werden. Ausnahmen werden regelmäßig überprüft und in den Anhängen der Richtlinie aufgeführt.

Artikel 8: Übergangsbestimmungen

Die Mitgliedstaaten können die in den Anhängen der Richtlinie aufgeführten befristeten nationalen Vorschriften beibehalten.

Artikel 9: Änderungen

Die zur Anpassung der Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt erforderlichen Änderungen werden nach dem Ausschussverfahren angenommen.

Artikel 10: Ausschuss

Ein Regelungsausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter wird vorgesehen, der die Kommission im Ausschussverfahren unterstützt.

Artikel 11: Umsetzung

Zieldatum für die Anwendung der Richtlinie ist der 1. Januar 2009. Zum gleichen Datum werden die alle zwei Jahre vorgenommen Aktualisierungen der relevanten internationalen Übereinkommen in Kraft treten.

Artikel 12 und 13: Änderung und Aufhebung

Durch die neue Richtlinie werden die Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG (in den geänderten Fassungen) über die Beförderung gefährlicher Güter, die Richtlinien 96/35/EG und 2000/18/EG über Sicherheitsberater für die Beförderung gefährlicher Güter sowie die Entscheidungen 2005/263/EG und 2005/180/EG der Kommission (in den geänderten Fassungen) über Ausnahmen und Artikel 6 der Richtlinie 82/714/EG (in der geänderten Fassung) über technische Bedingungen für Binnenschiffe aufgehoben.

Artikel 14 und 15: Inkrafttreten und Adressaten

Inkrafttreten am zwanzigsten Tag nach der Veröffentlichung der Richtlinie. Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

2006/0278 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71,

auf Vorschlag der Kommission[1],

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses[2],

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen[3],

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Von der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, der Schiene oder Binnenwasserstraßen geht eine erhebliche Unfallgefährdung aus. Daher sollten Maßnahmen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass diese Beförderungen unter den bestmöglichen Sicherheitsbedingungen erfolgen.

(2) Einheitliche Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße und Schiene wurden durch die Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße[4] bzw. die Richtlinie 96/49/EG des Rates vom 23. Juli 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter[5] festgelegt.

---

1 ABl. C […] vom […], S. […].
2 ABl. C […] vom […], S. […].
3 ABl. C […] vom […], S. […].
4 ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/111/EG der Kommission (ABl. L 365 vom 10.12.2004, S. 25).
5 ABl. L 235 vom 17.09.1996, S. 25. Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/110/EG (ABl. L 365 vom 10.12.2004, S. 24).

(3) Um eine für alle Aspekte der innerstaatlichen Beförderung gefährlicher Güter geltende gemeinsame Regelung festzulegen, sind die Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG durch eine einzige Richtlinie zu ersetzen, die ebenfalls Bestimmungen für die Beförderung auf Binnenwasserstraßen enthält..

(4) Die Mehrzahl der Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), der Regelung für die internationale Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn (RID) und, soweit es relevant ist, des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN).

(5) In ADR, RID und ADN sind einheitliche Vorschriften für die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter festgelegt. Diese Vorschriften sollten auch auf die innerstaatliche Beförderung ausgeweitet werden, um die Bedingungen für die Beförderung gefährlicher Güter -gemeinschaftsweit zu harmonisieren und das Funktionieren des Verkehrsbinnenmarktes zu gewährleisten.

(6) Die Bestimmungen dieser Richtlinie sollten in bestimmten Ausnahmefällen, die mit der Art des beteiligten Fahrzeugs oder Schiffes oder mit der begrenzten Art dcer Beförderung zusammenhängen, nicht für die Beförderung gefährlicher Güter gelten.

(7) Jeder Mitgliedstaat sollte weiterhin das Recht haben, die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen von dieser Richtlinie auszunehmen, wenn die Binnenwasserstraßen auf seinem Gebiet nicht durch Binnenwasserstraßen mit Wasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden sind oder keine gefährlichen Güter auf ihnen befördert werden.

(8) In Drittländern zugelassene Beförderungsmittel sollten vorbehaltlich der Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen von ADR, RID und ADN für die grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf den Gebieten der Mitgliedstaaten eingesetzt werden können.

(9) Darüber hinaus sollte jeder Mitgliedstaat auch künftig das Recht haben, ausschließlich aus Gründen, die nicht mit der Sicherheit in Zusammenhang stehen, die innerstaatliche Beförderung bestimmter gefährlicher Güter zu regeln oder zu untersagen.

(10) Jeder Mitgliedstaat sollte in der Lage sein, auf innerstaatliche Transportvorgänge mit Fahrzeugen, die in seinem Gebiet zugelassen oder in Betrieb genommen werden, strengere Vorschriften anzuwenden.

(11) Durch die Harmonisierung der für die innerstaatliche Beförderung gefährlicher Güter geltenden Bedingungen sollte die Berücksichtigung besonderer einzelstaatlicher Bedingungen nicht ausgeschlossen werden. Diese Richtlinie sollte daher den Mitgliedstaaten die Möglichkeit geben, unter festgelegten Bedingungen bestimmte Ausnahmen zu genehmigen. Diese Ausnahmen sollten in dieser Richtlinie als "zusätzliche innerstaatliche Bestimmungen" aufgeführt werden.

(12) Angesichts der Höhe der in diesem Sektor erforderlichen Investitionen sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, für einen Übergangszeitraum bestimmte innerstaatliche Bestimmungen, die die Auslegung der Beförderungsmittel oder Ausrüstungen, die Beförderung durch den Ärmelkanal-Tunnel und die Beförderung zwischen Mitgliedstaaten und Staaten, die Vertragsparteien der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSJD) sind, beizubehalten. Diese Bestimmungen sollten in dieser Richtlinie als "zusätzliche Übergangsbestimmungen" aufgeführt werden.

(13) Die Anhänge dieser Richtlinie müssen rasch an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt einschließlich der Entwicklung neuer Ortungs- und Verfolgungstechnologien angepasst werden können, um insbesondere neue Bestimmungen von ADR, RID und ADN zu berücksichtigen.

(14) Die Kommission sollte ferner in der Lage sein, die Verzeichnisse der zusätzlichen innerstaatlichen Bestimmungen zu überarbeiten sowie über die Durchführung von Sofortmaßnahmen bei Unfällen oder Zwischenfällen zu entscheiden.

(15) Die zur Durchführung dieser Richtlinie erforderlichen Maßnahmen sollten gemäß dem Beschluss 1999/468/EG des Rates vom 28. Juni 1999 zur Festlegung der Modalitäten für die Ausübung der der Kommission übertragenen Durchführungsbefugnisse[6] beschlossen werden.

(16) Die Kommission sollte insbesondere zur Anpassung der Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt ermächtigt werden. Da es sich hierbei um Maßnahmen von allgemeiner Tragweite zur Änderung oder Streichung von nicht wesentlichen Bestimmungen dieser Richtlinie oder zur Hinzufügung neuer nicht wesentlicher Bestimmungen handelt, sollten sie in Einklang mit dem Regelungsverfahren mit Kontrolle gemäß Artikel 5a des Beschlusses 1999/468/EG angenommen werden.

(17) Aus Gründen der Effizienz sollten die normalerweise im Rahmen des Regelungsverfahrens mit Kontrolle geltenden Fristen für die Annahme der Anpassungen an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt verkürzt werden.

(18) Da die Ziele der Richtlinie, nämlich die Gewährleistung der einheitlichen Anwendung der harmonisierten Sicherheitsbestimmungen in der gesamten Gemeinschaft sowie eines hohen Sicherheitsniveaus im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr auf Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können und daher wegen des Umfangs und der Wirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene zu erreichen sind, kann die Gemeinschaft im Einklang mit dem in Artikel 5 EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Verhältnismäßigkeitsprinzip geht diese Richtlinie nicht über das für die Erreichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

---

[6] ABl. L 184 vom 17.07.1999, S. 23. Zuletzt geändert durch die Entscheidung 2006/512/EG (ABl. L 200 vom 22.07.2006, S. 11).

(19) Die Verpflichtung, sich um eine Harmonisierung der Klassifizierungssysteme für gefährliche Stoffe zu bemühen, welche die Gemeinschaft und ihre Mitgliedstaaten entsprechend den in der Agenda 21 Kapitel 19 der UN-Umwelt- und Entwicklungskonferenz von Rio de Janeiro im Juni 1992 festgelegten Zielen eingegangen sind, bleibt von dieser Richtlinie unberührt.

(20) Die gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zu den Sicherheitsbedingungen, unter denen biologische Wirkstoffe und genetisch veränderte Organismen zu befördern sind, die in der Richtlinie 90/219/EG des Rates[7], der Richtlinie 2001/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[8] sowie der Richtlinie 2000/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates[9] niedergelegt sind, bleiben von dieser Richtlinie unberührt.

(21) Die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten unbeschadet anderer Bestimmungen der Gemeinschaft für die Sicherheit der Arbeitnehmer und den Umweltschutz. Dies gilt insbesondere für die Rahmenrichtlinie 89/391/EWG über Sicherheit und Gesundheitsschutz der Arbeitnehmer bei der Arbeit[10] und ihre Einzelrichtlinien einschließlich der Richtlinie 98/24/EG Schutz von Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer vor der Gefährdung durch chemische Arbeitsstoffe bei der Arbeit[11] und der Richtlinie 2004/37/EG über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch Karzinogene oder Mutagene bei der Arbeit[12].

(22) Gemäß Artikel 6 der Richtlinie 82/714/EWG des Rates vom 4. Oktober 1982 über die technischen Bedingungen für Binnenschiffe[13] darf jedes Schiff mit einer nach der Verordnung über die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Rhein (ADNR) erteilten Bescheinigung unter den in dieser Bescheinigung genannten Voraussetzungen gefährliche Güter auf dem gesamten Gebiet der Gemeinschaft befördern. Als Folge der Annahme dieser Richtlinie sollte die Richtlinie 82/714/EWG geändert und diese Bestimmung gestrichen werden.

(23) Die Richtlinien 94/55/EG und 96/49/EG sollten daher aufgehoben werden. Im Interesse der Klarheit und Rationalität ist es ferner notwendig, die Richtlinie 96/35/EG des Rates vom 3. Juni 1996 über die Bestellung und die berufliche Befähigung von Sicherheitsberatern für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, Schiene oder Binnenwasserstraßen[14] und die Richtlinie 2000/18/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 17. April 2000 über die Mindestanforderungen für die Prüfung der Sicherheitsberater für die Beförderung gefährlicher Güter auf Straße, Schiene oder Binnenwasserstraßen[15] sowie die Entscheidung 2005/263/EG der Kommission vom 4. März 2005 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, gemäß der Richtlinie 94/55/EG

---

7 ABl. L 117 vom 08.05.1990, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Entscheidung 2005/174/EG der Kommission (ABl. L 59 vom 05.03.2005, S. 20).

8 ABl. L 106 vom 17.04.2001, S. 1. Zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1830/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 268 vom 18.10.2003, S. 24).

9 ABl. L 262 vom 17.10.2000, S. 21.

10 ABl. L 183 vom 29.06.1989, S.1

11 ABl. L 131 vom 05.05.1998, S.11.

12 ABl. L 158 vom 30.04.2004, S.50.

13 ABl. L 301 vom 28.10.1982, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch Richtlinie [../../EG] des Europäischen Parlaments und des Rates (…).

14 ABl. L 145 vom 19.06.1996, S.10.

15 ABl. L 118 vom 19.05.2000, S.41.

bestimmte Ausnahmen in Bezug auf den Gefahrguttransport auf der Straße[16] und die Entscheidung 2005/180/EG der Kommission vom 4. März 2005 zur Ermächtigung der Mitgliedstaaten, gemäß der Richtlinie 96/49/EG bestimmte Ausnahmen in Bezug auf die Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter[17] zu genehmigen aufzuheben -

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Anwendungsbereich

1. Diese Richtlinie gilt für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit der Eisenbahn oder auf Binnenwasserstraßen innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen, einschließlich der vom Anhang erfaßten Tätigkeiten des Ein- und Ausladens der Güter, des Umschlags auf einen oder von einem anderen Verkehrsträger owie der transportbedingten Aufenthalte.

   Sie gilt nicht für die Beförderung gefährlicher Güter

   – a) mit Fahrzeugen, Wagen und Schiffen, für die die Streitkräfte verantwortlich sind

   – b) mit seegehenden Fahrzeugen auf Seewasserstraßen, die Teil von Binnenwasserstraßen sind

   – c) mit Fähren, die nur auf Binnenwasserstraßen oder in Binnenhäfen verkehren oder

   – d) die ausschließlich innerhalb eines abgeschlossenen Bereichs stattfindet.

2. Binnen eines Jahres nach Inkrafttreten dieser Richtlinie können die Mitgliedstaaten beschliessen, die Bestimmungen von Anhang III.1 aus einem der nachstehenden Gründe nicht anzuwenden:

   – a) sie besitzen keine Binnenwasserstraßen

   – b) ihre Binnenwasserstraßen sind nicht durch Binnenwasserstraßen mit den Wasserstraßen anderer Mitgliedstaaten verbunden oder

   – c) auf ihren Binnenwasserstraßen werden keine gefährlichen Güter befördert.

   Beschliesst ein Mitgliedstaat, die Bestimmungen von Anhang III.1 nicht anzuwenden, so teilt er diesen Beschluss der Kommission mit, die die übrigen Mitgliedstaaten davon unterrichtet.

---

[16] ABl. L 85 vom 02.04.2005, S.58. Entscheidung geändert durch die Entscheidung 2005/903/EG (ABl. L 328 vom 15.12.2005, S. 62).

[17] ABl. L 61 vom 08.03.2005, S.41. Entscheidung geändert durch die Entscheidung 2005/777/EG (ABl. L 293 vom 09.11.2005, S. 32).

3. Diese Richtlinie berührt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, spezifische Sicherheitsvorschriften für die innerstaatliche oder grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf ihrem Gebiet zu erlassen, soweit sie nicht in dieser Richtlinie erfasst sind.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für Zwecke dieser Richtlinie bedeutet:

1) "ADR" das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, das am 30. September 1957 in Genf geschlossen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;

2) "RID" die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, die Anhang C des am 3. Juni 1999 in Vilnius geschlossenen Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) bildet, in der jeweils geltenden Fassung;

3) "ADN" das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen, das am 26. Mai 2000 in Genf geschlossen wurde, in der jeweils geltenden Fassung;

4) "Fahrzeug" alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge, mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie ihre Anhänger, mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 40 km/h sowie allen anderen Arbeitsmaschinen;

5) "Wagen" jedes Schienenfahrzeug ohne eigenen Antrieb, das auf eigenen Rädern auf Schienen fährt und zur Güterbeförderung dient.

6) "Schiff" jedes Binnen- oder seegehende Schiff.

Artikel 3

Allgemeine Vorschriften

1. Unbeschadet Artikel 7 dürfen gefährliche Güter nicht befördert werden, soweit dies durch die Anhänge I.1, II.1 und III.1 untersagt ist.

2. Unbeschadet der allgemeinen Regeln für den Marktzugang oder der allgemein geltenden Regelungen für die Güterbeförderung ist die Beförderung gefährlicher Güter vorbehaltlich der Einhaltung der in den Anhängen I.1, II.1 und III.1 festgelegten Bedingungen zulässig.

Artikel 4

Drittländer

Die Beförderung gefährlicher Güter zwischen dem Gebiet der Gemeinschaft und Drittländern ist zulässig, sofern die Vorschriften von ADR, RID und ADN eingehalten werden.

Artikel 5

Einschränkungen aus nicht die Sicherheit der Beförderung betreffenden Gründen

Die Mitgliedstaaten haben auch künftig das Recht, ausschließlich aus Gründen, die nicht mit der Sicherheit der Beförderung in Zusammenhang stehen, die innerstaatliche Beförderung bestimmter gefährlicher Güter auf ihrem Gebiet zu regeln oder zu untersagen.

Artikel 6

Einschränkungen aus Gründen der Sicherheit der Beförderung

1. Die Mitgliedstaaten können aus Gründen der Sicherheit der Beförderung strengere Vorschriften, mit Ausnahme von Bauvorschriften, auf die innerstaatliche Beförderung gefährlicher Güter mit Fahrzeugen anwenden, die in ihrem Gebiet zuzgelassen oder in Betrieb genommen werden.

2. Vertritt ein Mitgliedstaat die Auffassung, dass sich die geltenden Sicherheitsvorschriften bei einem Unfall oder Zwischenfall in seinem Gebiet als unzureichend herausgestellt haben, was die Eindämmung der Beförderungsrisiken betrifft, und besteht dringender Handlungsbedarf, so teilt er der Kommission die beabsichtigten Maßnahmen bereits mit, wenn diese sich noch in der Planung befinden.

   Die Kommission befindet nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren, ob die Durchführung dieser Maßnahmen genehmigt werden soll, und legt ihre Dauer fest.

Artikel 7

Ausnahmen

1. Die Mitgliedstaaten können bei den in ihrem Gebiet durchgeführten Beförderungen die Verwendung anderer Sprachen, als in den Anhängen vorgesehen ist, gestatten.

2. a) Sofern die Sicherheit nicht beeinträchtigt ist, können die Mitgliedstaaten Ausnahmen von den Anhängen I.1, II.1 und III.1 für die Beförderung kleiner Mengen bestimmter gefährlicher Güter beantragen, wobei die Beförderungsbedingungen jedoch nicht strenger sein dürfen, als Bedingungen in den Anhängen; hiervon ausgenommen sind Stoffe mit mittlerer oder hoher Radioaktivität.

b) Sofern die Sicherheit nicht beeinträchtigt ist, können die Mitgliedstaaten ferner Ausnahmen von den Anhängen I.1, II.1 und III.1 für die Beförderung gefährlicher Güter in ihrem Gebiet beantragen für:

b1) die örtlich begrenzte Beförderungen über geringe Entfernungen oder

b2) die örtlich begrenzte Beförderung mit der Eisenbahn auf genau bestimmten Strecken von zu einem bestimmten industriellen Prozess gehörenden gefährlichen Stoffen, die unter genau festgelegten Bedingungen streng kontrolliert wird.

Die Kommission prüft in jedem Einzelfall, ob die Bedingungen der Unterabsätze 1 und 2 erfüllt sind und befindet nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren darüber, ob die Ausnahme genehmigt und zum Verzeichnis zusätzlicher innerstaatlicher Bestimmungen in den anhängen I.1, II.1 und III.1 hinzugefügt wird.

3. Ausnahmeregelungen gelten ab dem Datum ihrer Genehmigung fünf Jahre lang.

Ausnahmeregelungen sind unterschiedslos anzuwenden.

4. Beantragt ein Mitgliedstaat die Ausweitung einer Ausnahmegenehmigung, so überprüft die Kommission die betreffende Ausnahmeregelung.

Wurde keine den Gegenstand der Ausnahmeregelung betreffende Änderung der Anhänge I.1, II.1 oder III.1 verabschiedet, verlängert die Kommission die Genehmigung um weitere fünf Jahre.

Wurde eine den Gegenstand der Ausnahmeregelung betreffende Änderung der Anhänge I.1, II.1 oder III.1 verabschiedet, so kann die Kommission nach dem in Artikel 10 Absatz 2 genannten Verfahren:

a) die Ausnahmeregelung für veraltet erklären und aus dem betreffenden Anhang streichen

b) den Umfang der Genehmigung verringern und den betreffenden Anhang entsprechend ändern

c) die Genehmigung umweitere fünf Jahre verlängern.

5. Auf seinem Gebiet kann jeder Mitgliedstaat Einzelgenehmigungen erteilen für gemäß dieser Richtlinie untersagte Transportvorgänge gefährlicher Güter oder für die Durchführung dieser Transportvorgänge unter anderen als den in der Richtlinie festgelegten Bedingungen, sofern diese Transportvorgänge klar definiert und zeitlich begrenzt sind.

Artikel 8

Übergangsbestimmungen

Auf ihrem Gebiet können die Mitgliedstaaten die Bestimmungen der Anhänge I.2, II.2 und III.2 beibehalten.

Mitgliedstaaten, die diese Bestimmungen beibehalten, teilen dies der Kommission mit. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten.

Artikel 9

Änderungen

Die zur Anpassung der Anhänge an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt, einschließlich des Einsatzes von Ortungs- und Verfolgungstechnologien, in den unter diese Richtlinie fallenden Bereichen erforderlichen Änderungen, vor allem zur Berücksichtigung der Änderungen von ADR, RID und ADN werden nach dem in Artikel 10 Absatz 3 genannten Regelungsverfahren mit Kontrolle angenommen.

Artikel 10

Ausschuss

1. Die Kommission wird von einem Ausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter unterstützt.

2. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5 und 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

   Der Zeitraum nach Artikel 5 Absatz 6 des Beschlusses 1999/468/EWG wird auf drei Monate festgesetzt.

3. Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gelten die Artikel 5a Absätze 1 bis 4 und Artikel 7 des Beschlusses 1999/468/EG unter Beachtung von dessen Artikel 8.

   Die Fristen nach Artikel 5a Absatz 3 Buchstabe c und Artikel 4 Buchstaben b und e des Beschlusses 1999/468/EG betragen einen Monat, einen Monat bzw. zwei Monate.

Artikel 11

Umsetzung

1. Die Mitgliedstaaten erlassen die erforderlichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften, um dieser Richtlinie bis spätestens 31. Dezember 2008 nachzukommen. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Rechtsvorschriften mit und fügen eine Tabelle der Entsprechungen zwischen der Richtlinie und diesen innerstaatlichen Rechtsvorschriften bei.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten der Bezugnahme.

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

Artikel 12

Änderung

Artikel 6 der Richtlinie 82/714/EWG wird gestrichen.

Artikel 13

Aufhebungen

1. Die Richtlinien 94/55/EG, 96/49/EG, 96/35/EG und 2000/18/EG werden aufgehoben.

Die im Rahmen aufgehobener Richtlinien erteilten Genehmigungen bleiben bis zum Tage des Ablaufs ihrer Geltungsdauer gültig.

2. Die Entscheidungen 2005/263/EG und 2005/180/EG werden aufgehoben.

Artikel 14

Inkrafttreten

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

Artikel 15

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Der Präsident	*Der Präsident*

ANHÄNGE

I

Beförderung auf der Straße

I.1. ADR

Die Anlagen A und B des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) in der ab dem 1. Januar 2009 geltenden Fassung, wobei das Wort „Vertragspartei“ durch das Wort „Mitgliedstaat“ ersetzt wird.“

I.2. Zusätzliche Übergangsbestimmungen

1. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage von Artikel 4 der Richtlinie 94/55/EG angenommene Ausnahmeregelungen bis zum 31. Dezember 2010 bzw. so lange beibehalten, bis Anhang I.1 entsprechend den in diesem Artikel genannten Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter geändert wurde, falls dies früher geschieht.

2. Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet die Benutzung von Tanks und Fahrzeugen gestatten, die vor dem 1. Januar 1997 gebaut wurden, wenn sie zwar nicht dieser Richtlinie entsprechen, aber nach den am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften gebaut wurden, sofern diese Tanks und Fahrzeuge auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.

   Am oder nach dem 1. Januar 1997 gebaute Tanks und Fahrzeuge, die nicht dieser Richtlinie entsprechen, deren Herstellung aber den Anforderungen der zum Zeitpunkt ihres Baus geltenden Richtlinie 94/55/EG genügt, dürfen weiterhin für innerstaatliche Beförderungen verwendet werden.

3. Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet die Benutzung von Druckfässern, Flaschenbündeln und Tanks, die vor dem 1. Juli 2007 gebaut wurden, bzw. von anderen Behältern, die vor dem 1. Juli 2003 gebaut wurden, gestatten, wenn sie zwar nicht dieser Richtlinie entsprechen, aber nach den zum Zeitpunkt ihres Baus, jedoch nur bis zum 1. Juli 2005 (für Druckfässer, Flaschenbündel und Tanks) bzw. bis zum 1. Juli 2001 (für andere Behälter) geltenden Vorschriften gebaut wurden, sofern diese Ausrüstungen auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.

4. Die Mitgliedstaaten, in denen regelmäßig Umgebungstemperaturen von weniger als -20 °C auftreten, können in ihrem Gebiet jedoch bezüglich der Betriebstemperaturen des für Kunststoffverpackungen, Tanks und ihre Ausrüstung, die für die innerstaatliche Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße bestimmt sind, verwendeten Materials strengere Vorschriften festlegen, bis Bestimmungen über die angemessenen Referenztemperaturen für die verschiedenen Klimazonen in Anhang I.1 aufgenommen worden sind.

5. Jeder Mitgliedstaat kann von dieser Richtlinie abweichende einzelstaatliche Rechtsvorschriften hinsichtlich der Referenztemperatur für die Beförderung von Flüssiggas und Flüssiggasmischungen in seinem Gebiet so lange beibehalten, bis im Rahmen europäischer Normen Vorschriften bezüglich der Referenztemperaturen für

die verschiedenen Klimazonen festgelegt und in Anhang I.1 dieser Richtlinie Verweise auf diese Normen aufgenommen worden sind.

6. Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen in seinem Gebiet seine am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften beibehalten, nach denen anstelle der gemäß Anhang I.1 vorgeschriebenen Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr ein Sofortmaßnahmen-Code oder eine Gefahrenkarte anzugeben bzw. anzubringen ist.

I.3. **Zusätzliche innerstaatliche Bestimmungen**

Ausnahmeregelungen für Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter in ihrem Gebiet auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 2.

Nummerierung der Ausnahmen: RO-a/b1/b2-MS-nn
RO = Straße
a/b1/b2= Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a/b1/b2
MS = Abkürzung des Mitgliedstaats
Nn = laufende Nummer

Auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a

BE Belgien

RO–a–BE–1

Betrifft: Klasse 1 — Kleine Mengen.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 1.1.3.6

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Unterabschnitt 1.1.3.6 begrenzt die Menge von Wettersprengstoffen, die in einem normalen Fahrzeug befördert werden kann, auf 20 kg.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Betreibern von Lagern, die vom Ort der Bevorratung entfernt liegen, kann erlaubt werden, höchstens 25 kg Dynamit oder schwer entzündbare Sprengstoffe und 300 Zündkapseln in gewöhnlichen Kraftfahrzeugen unter den vom Sprengstoffdienst im Einzelfall festzulegenden Bedingungen zu befördern.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artivle 111 de l'Arrêté royal du 23 septembre 1958 sur les produits explosifs, modifié par l'arrêté royal du 14 mai 2000.

RO–a–BE– 2

Betrifft: Beförderung ungereinigter leerer Container, die Erzeugnisse unterschiedlicher Klassen enthielten

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1.1.6

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Angabe in dem Beförderungsdokument: „ungereinigte leere Verpackungen, die Erzeugnisse unterschiedlicher Klassen enthielten“.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Ausnahme 6-97

Anmerkungen: Von der Europäischen Kommission als Ausnahme Nr. 21 (gemäß Art. 6.10) registriert.

RO–a–BE-3

Betrifft: Verabschiedung von RO-UK -4

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften:

DE Deutschland

RO–a–DE–1

Betrifft: Zusammenpackung und -ladung von Pkw-Teilen der Einstufung 1.4G mit bestimmten gefährlichen Gütern (n4)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 4.1.10 und 7.5.2.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften über Zusammenpackung und -ladung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: UN 0431 und UN 0503 dürfen in bestimmten Mengen, die in der Ausnahme angegeben sind, zusammen mit bestimmten gefährlichen Gütern (Erzeugnissen der Pkw-Fertigung) geladen werden. Der Wert 1000 (vergleichbar mit Absatz 1.1.3.6.4) darf nicht überschritten werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 28

Anmerkungen: Die Ausnahme ist erforderlich, um je nach der örtlichen Nachfrage die schnelle Lieferung von sicherheitsbezogenen Pkw-Teilen zu gewährleisten. Aufgrund der großen Vielfalt des Sortiments ist die Lagerung dieser Erzeugnisse in den Werkstätten nicht üblich.

RO–a–DE-2

Betrifft: Ausnahme von der Vorschrift, nach der für bestimmte Mengen gefährlicher Güter im Sinne von 1.1.3.6 (n1) ein Beförderungspapier und ein Frachtbrief mitzuführen sind.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1.1.1 und 5.4.1.1.6

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Inhalt des Beförderungsdokuments

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für alle Klassen, außer Klasse 7, gilt: ein Beförderungspapier ist nicht erforderlich, wenn die Menge der beförderten Güter die in 1.1.3.6 angegebenen Mengen nicht überschreitet.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 18

Anmerkungen: Die durch die Kennzeichnung und Etikettierung der Verpackungen bereitgestellten Angaben gelten als ausreichend für die innerstaatliche Beförderung, da ein Beförderungspapier nicht immer angemessen ist, wenn es sich um die örtliche Verteilung handelt.
Von der Europäischen Kommission als Nr. 22 (unter Art. 6.10) registrierte Ausnahme.

RO–a–DE-3

Betrifft: Beförderung von Eichnormalen und Zapfsäulen (leer und ungereinigt)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Bestimmungen für die UN-Nummern 1202, 1203 und 1223

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpackung, Kennzeichnung, Dokumente, Beförderungs- und Handhabungsvorschriften, Anweisungen für Fahrzeugbesatzungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Anwendung der Ausnahmeregelung einzuhaltende Vorschriften und Nebenbestimmungen; bis 1000 Liter: vergleichbar mit den Vorschriften für leere ungereinigte Gefäße; über 1000 Liter: Erfüllung bestimmter Vorschriften für Tanks; Beförderung ausschließlich entleert und ungereinigt.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 24

Anmerkungen: Listennummern 7, 38, 38a.

RO–a–DE-4

Betrifft: Ausnahme für kleine Mengen bestimmter Güter für den privaten Gebrauch

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Tabelle in Kapitel 3.2 für bestimmte UN-Nummern der Klassen 1 bis 9.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungsgenehmigung und -bestimmungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 1 bis 9; Ausnahme für sehr kleine Mengen verschiedener Güter in Verpackungen und Mengen für den privaten Gebrauch; maximal 50 kg je Beförderungseinheit; es gelten die allgemeinen Verpackungsvorschriften für Innenverpackungen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 3

Anmerkungen: Ausnahme befristet bis 31.12.2004. Listennummer 14*.

RO–a–DE-5

Betrifft: Zusammenpackungszulassung

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 4.1.10.4 MP2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verbot der Zusammenpackung von Gütern

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 1.4S, 2, 3 und 6.1; erlaubt wird die Zusammenpackung von Gütern der Klasse 1.4S (Patronen für kleine Waffen), Aerosolen (Klasse 2) und Pflegemitteln der Klassen 3 und 6.1 (aufgeführte UN-Nummern) sowie ihr Verkauf in der Verpackungsgruppe II in kleinen Mengen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 21

Anmerkungen: Listennummern 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

DK Dänemark

RO–a–DK-1

Betrifft: Beförderung von Abfälle oder Rückstände gefährlicher Stoffe enthaltenden Verpackungen aus Haushalten und bestimmten Betrieben zur Entsorgung

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Teile 2, 4.1.4, 4.1.10, 5.2, 5.4 und 8.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie:

Zuordnungsgrundsätze. Vorschriften über die Zusammenpackung, Vorschriften für Kennzeichnung und Etikettierung, Beförderungsdokument

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Innenverpackungen mit Abfällen oder Rückständen chemischer Stoffe aus Haushalten und bestimmten Betrieben dürfen in bestimmten UN-zugelassenen Außenverpackungen zusammen verpackt werden. Der Inhalt der einzelnen Innenverpackung darf 5 kg oder 5 Liter nicht übersteigen. Ausnahmen von den Vorschriften über Einstufung, Kennzeichnung und Etikettierung sowie Dokumentation und Schulung.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. August 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. 3.

Anmerkungen: Bei der Sammlung von Abfällen oder Rückständen chemischer Stoffe aus Haushalten und bestimmten Betrieben zur Entsorgung ist es nicht immer möglich, eine genaue Zuordnung vorzunehmen und alle ADR-Bestimmungen anzuwenden. Die Abfälle befinden sich normalerweise in Verpackungen, die im Einzelhandel verkauft worden sind.

RO–a–DK-2

Betrifft: Beförderung von Verpackungen mit explosiven Stoffen und Verpackungen mit Sprengkapseln in einem Fahrzeug

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 7.5.2.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften über die Zusammenpackung,

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Beim Gefahrguttransport auf der Straße sind die Bestimmungen des ADR zu beachten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Bekendtgørelse nr. 729 of 15. August 2001 om vejtransport of farligt gods § 4, stk. L.

Anmerkungen: Aus praktischen Erwägungen ist es erforderlich, explosive Stoffe zusammen mit Sprengkapseln in einem Fahrzeug verladen zu können, wenn diese Güter vom Ort ihrer Lagerung zum Arbeitsplatz und zurück befördert werden.
Wenn die dänischen Rechtsvorschriften über den Gefahrguttransport geändert werden, werden die dänischen Behörden derartige Beförderungen unter den folgenden Bedingungen gestatten:

(1) Es dürfen nicht mehr als 25 kg explosive Stoffe der Gruppe D befördert werden.

(2) Es dürfen nicht mehr als 200 Sprengkapseln der Gruppe B befördert werden.

(3) Sprengkapseln und explosive Stoffe müssen getrennt in UN-zugelassenen Verpackungen gemäß den Bestimmungen der Richtlinie 2000/61/EG zur Änderung der Richtlinie 94/55/EG verpackt werden.

(4) Der Abstand zwischen Verpackungen mit Sprengkapseln und Verpackungen mit explosiven Stoffen muss mindestens einen Meter betragen. Der Abstand muss auch nach einer scharfen Bremsung gewahrt bleiben. Verpackungen mit explosiven Stoffen und Verpackungen mit Sprengkapseln sind so zu verladen, dass sie schnell vom Fahrzeug abgeladen werden können.

(5) Alle sonstigen Bestimmungen für den Gefahrguttransport auf der Straße sind einzuhalten.

FI Finnland

RO–a–FI-1

Betrifft: Beförderung bestimmter Mengen gefährlicher Güter in Bussen und schwach radioaktives Material in kleinen Mengen zu medizinischen und Forschungszwecken.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 4.1, 5.4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpackungsvorschriften, Dokumentation

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung gefährlicher Güter unterhalb der unter 1.1.3.6 angegebenen Mengen mit einer Nettohöchstmasse von 200 kg in Bussen ist von der Verpflichtung zum Mitführen eines Beförderungsdokuments sowie von bestimmten Verpackungsvorschriften ausgenommen. Bei der Beförderung des schwach radioaktiven Materials (höchstens 50 kg) zu medizinischen und Forschungszwecken muss das Fahrzeug gemäß ADR gekennzeichnet und ausgerüstet sein.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003, 312/2005).

RO–a–FI-2

Betrifft: Beschreibung leerer Tanks in dem Beförderungsdokument

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1.1.6

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Sonderbestimmungen für leere ungereinigte Verpackungen, Fahrzeuge, Container, Tanks, Batterie-Fahrzeuge und MEGC

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Im Fall leerer ungereinigter Tankfahrzeuge, mit denen zwei oder mehr Stoffe mit den UN-Nummern 1202, 1203 und 1223 befördert wurden, müssen die Beförderungspapiere die Bezeichnung der „letzten Ladung“ sowie des Stoffes mit dem niedrigsten Flammpunkt tragen, z. B. „Leeres Tankfahrzeug, 3, letzte Ladung: UN 1203, Motorkraftstoff, II”.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

RO–a–FI-3

Betrifft: Etikettierung und Kennzeichnung von Beförderungseinheiten für Sprengstoffe

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.3.2.1.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Allgemeine Vorschriften für die orangefarbene Kennzeichnung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Beförderungseinheiten, in denen (normalerweise in Lieferwagen) kleine Mengen Sprengstoff (maximal 1000 Kilogramm netto) zu Steinbrüchen und anderen Einsatzorten befördert werden, können an ihrer Vorder- und Rückseite mit einem Gefahrzettel gemäß dem Muster Nr. 1 gekennzeichnet werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

FR Frankreich

RO–a–FR-1

Betrifft: Beförderung tragbarer und mobiler Gammaradiografiegeräte (18)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Anhänge A und B

Inhalt des Anhangs der Richtlinie:

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung von Gammaradiografiegeräten durch Nutzer in Sonderfahrzeugen ist ausgenommen, unterliegt jedoch besonderen Vorschriften.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — Article 28.

RO–a–FR-2

Betrifft: Beförderung unter UN 3291 fallender klinischer Abfälle, die infektiöse Risiken bergen und als anatomische Teile behandelt werden, mit einer Masse bis zu 15 kg.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Anhänge A und B

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Ausnahme von den Vorschriften des ADR für die Beförderung unter UN 3291 fallender klinischer Abfälle, die infektiöse Risiken bergen und als anatomische Teile behandelt werden, mit einer Masse bis zu 15 kg.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — Article 12.

RO–a–FR-3

Betrifft: Beförderung gefährlicher Stoffe in Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs (18)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 8.3.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderung von Fahrgästen und gefährlichen Stoffen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung gefährlicher Stoffe in öffentlichen Verkehrsmitteln als Handgepäck ist zulässig: es gelten lediglich die Bestimmungen für die Verpackung, Kennzeichnung und Etikettierung von Paketen gemäß 4.1, 5.2 und 3.4.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — Article 21.

Anmerkungen: Als Handgepäck dürfen lediglich gefährliche Güter zur eigenen persönlichen oder beruflichen Verwendung befördert werden. Tragbare Gasbehälter sind für Patienten mit Atembeschwerden in der für eine Fahrt erforderlichen Menge zulässig.

RO–a–FR-4

Betrifft: Beförderung kleiner Mengen gefährlicher Güter auf eigene Rechnung (18)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpflichtung, ein Beförderungspapier mitzuführen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung kleiner Mengen gefährlicher Güter auf eigene Rechnung, die die in 1.1.3.6 festgelegten Mengen nicht übersteigt, unterliegt nicht der Verpflichtung gemäß 5.4.1, nach der ein Beförderungspapier mitzuführen ist.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — Article 23-2.

IE Irland

RO–a–IE-1

Betrifft: Befreiung von der Verpflichtung zur Mitführung eines Beförderungspapiers gemäß Abschnitt 5.4.0 des ADR bei der Beförderung von Pestiziden der ADR-Klasse 3, aufgeführt unter 2.2.3.3 als FT2-Pestizide (Flammpunkt unter 23°C), sowie der ADR-Klasse 6.1, aufgeführt unter 2.2.61.3 als T6-Pestizide, flüssig (Flammpunkt von 23°C oder darüber), sofern die in Abschnitt 1.1.3.6 des ADR festgelegten Mengen nicht überschritten werden.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungsdokument erforderlich

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Beförderung von Pestiziden der ADR-Klassen 3 und 6.1 ist kein Beförderungsdokument erforderlich, sofern die in Abschnitt 1.1.3.6 des ADR festgelegten Mengen nicht überschritten werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Regulation 82(9) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004“.

Anmerkungen: Bei örtlich begrenzten Beförderungen und Lieferungen ist diese Vorschrift unnötig und mit hohen Kosten verbunden.

RO–a–IE-2

Betrifft: Befreiung von bestimmten Verpackungs-, Kennzeichnungs- und Etikettierungsanforderungen des ADR bei Beförderungen kleiner Mengen (unterhalb der in Abschnitt 1.1.3.6 genannten Höchstmengen) pyrotechnischer Gegenstände mit den Klassifizierungscodes 1.3G, 1.4G and 1.4S der ADR-Klasse 1 und den Kennnummern UN 0092, UN 0093, UN 0403 oder UN 0404, deren zulässige Verwendungsdauer überschritten ist und die zu Zwecken der Entsorgung in die nächst gelegene Kaserne transportiert werden.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 1.1.3.6, 4.1, 5.2 und 6.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Entsorgung pyrotechnischer Gegenstände mit überschrittener zulässiger Verwendungsdauer

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei Beförderungen pyrotechnischer Gegenstände mit den UN-Nummern 0092, 0093, 0403 oder 0404, deren zulässige Verwendungsdauer überschritten ist und die in die nächst gelegene Kaserne transportiert werden, kommen die Verpackungs-, Kennzeichnungs- und Etikettierungsvorschriften des ADR nicht zur Anwendung, sofern die allgemeinen ADR-Verpackungsvorschriften eingehalten werden und das Beförderungsdokument zusätzliche Angaben enthält. Dies gilt nur, sofern diese pyrotechnischen Gegenstände in kleiner Menge und örtlich begrenzt in die nächst gelegene Kaserne zur sicheren Entsorgung befördert werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Regulation 82(10) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 2004".

Anmerkungen: Die Beförderung kleiner Mengen von Seenot-Signalkörpern mit überschrittener zulässiger Verwendungsdauer — insbesondere aus Beständen von Sportbootbesitzern und Schiffsausrüstern — in Kasernen zur sicheren Entsorgung hat zu Problemen geführt, vor allem hinsichtlich der Einhaltung von Verpackungsvorschriften. Die Ausnahmeregelung gilt für örtlich begrenzte Beförderungen kleiner Mengen (unterhalb der in Abschnitt 1.1.3.6 genannten Höchstmengen).

RO–a–IE-3

Betrifft: Befreiung von den Anforderungen der Kapitel 6.7 und 6.8 in Bezug auf die Beförderung normalerweise leerer, ungereinigter, nicht zur Beförderung (für den ortsfesten Einsatz) bestimmter Tanks auf der Straße zu Zwecken der Reinigung, Reparatur, Prüfung oder Verschrottung.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 6.7 und 6.8

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Konstruktions-, Bau-, Inspektions- und Prüfvorschriften für Tanks

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: (Vorgeschlagene) Befreiung von den Anforderungen der Kapitel 6.7 und 6.8 des ADR in Bezug auf die Beförderung normalerweise leerer, ungereinigter, nicht zur Beförderung (für den ortsfesten Einsatz) bestimmter Tanks auf der Straße zu Zwecken der Reinigung, Reparatur, Prüfung oder Verschrottung unter folgenden Voraussetzungen: a) Die ursprünglich mit dem Tank verbundenen Rohrleitungen wurden weitestgehend entfernt; b) Montage eines geeigneten, während der gesamten Beförderungsdauer funktionsfähigen Überdruckventils; sämtliche Tanköffnungen und daran angeschlossene Rohrleitungen wurden weitestgehend verschlossen, damit keine gefährlichen Stoffe austreten können.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Vorschlag zur Änderung der „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

Anmerkungen: Diese Tanks dienen der Lagerung von Stoffen in ortsfesten Einrichtungen und nicht der Güterbeförderung. Sie enthalten während des Transports in andere Einrichtungen zur Reinigung, Reparatur etc. nur sehr kleine Mengen gefährlicher Stoffe.

Vormals unter Artikel 6.10.

RO–a–IE-4

Betrifft: Befreiung von den Anforderungen der Kapitel 5.3, 5.4, Teil 7 und Anlage B des ADR in Bezug auf die Beförderung von Gasflaschen für Schankanlagen, wenn sie zusammen mit den Getränken, für die sie bestimmt sind, in demselben Fahrzeug befördert werden.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Kapitel 5.3, 5.4, Teil 7 und Anlage B

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Kennzeichnung der Fahrzeuge, mitzuführende Papiere sowie Vorschriften über Beförderungen und Beförderungsgeräte

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: (Vorgeschlagene) Befreiung von den Anforderungen der Kapitel 5.3, 5.4, Teil 7 und Anlage B des ADR in Bezug auf Gasflaschen für Schankanlagen, wenn sie zusammen mit den Getränken, für die sie bestimmt sind, in demselben Fahrzeug befördert werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Vorschlag zur Änderung der „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

Anmerkungen: Die Haupttätigkeit besteht in der Verteilung von Getränken, die nicht Gegenstand des ADR sind, sowie von einer geringen Zahl kleiner Flaschen mit den dazugehörigen Treibgasen.

Vormals unter Artikel 6.10.

RO–a–IE-5

Betrifft: Ausnahme von den Bau-, Prüf- und Verwendungsvorschriften bei innerstaatlichen Beförderungen in Irland von den in Kapitel 6.2 und 4.1 des ADR aufgeführten Gasflaschen und Druckfässern der Klasse 2, die in einem multimodalen Transportvorgang, einschließlich Seeverkehr, befördert werden, sofern diese Flaschen und Druckfässer i) gemäß dem IMDG-Code gebaut, geprüft und verwendet werden, ii) in Irland nicht neu befüllt, sondern in normalerweise leerem Zustand in das Herkunftsland des multimodalen Transports zurückbefördert werden, und iii) ihre Verteilung nur in kleiner Menge und örtlich begrenzt erfolgt.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 1.1.4.2, 4.1 und 6.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für multimodale Transportvorgänge, einschließlich Seebeförderungen, die Verwendung von Gasflaschen und Druckfässern der ADR-Klasse 2 sowie für den Bau und die Prüfung dieser Gasflaschen und Druckfässer.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: (Vorschlag) Die Vorschriften der Kapitel 4.1 und 6,2 gelten nicht für Gasflaschen und Druckfässer der Klasse 2, sofern diese Flaschen und Druckfässer i) gemäß dem IMDG-Code gebaut und geprüft wurden, ii) gemäß dem IMDG-Code verwendet werden, iii) in einem multimodalen Transportvorgang, einschließlich Seebeförderung, zum Empfänger gelangen, iv) innerhalb eines einzigen Transportvorgangs und Tages von dem unter iii) genannten Empfänger zum Endverbraucher gelangen, v) in dem

Land nicht neu befüllt, sondern in normalerweise leerem Zustand in das Herkunftsland des unter iii) genannten multimodalen Transports zurückbefördert werden, und vi) ihre Verteilung in dem Land nur in kleiner Menge und örtlich begrenzt erfolgt.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Vorschlag zur Änderung der „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004".

Anmerkungen: Die von den Endverbrauchern geforderte Spezifikation der Gase, die in diesen Gasflaschen und Druckfässern enthalten sind, macht es notwendig, diese außerhalb des Geltungsbereichs des ADR zu beziehen. Nach ihrer Verwendung müssen die normalerweise leeren Gasflaschen und Druckfässer zur Neubefüllung mit den Spezialgasen in das Herkunftsland zurückbefördert werden. Eine Neubefüllung in Irland oder einem anderen Teil des ADR-Gebiets ist nicht zulässig. Die Gasflaschen und Druckfässer entsprechen zwar nicht dem ADR, werden aber gemäß dem IMDG-Code anerkannt und stehen damit in Einklang. Der multimodale Transportvorgang beginnt außerhalb des ADR-Gebiets und endet beim Importeur, von wo aus die Gasflaschen und Druckfässer innerhalb Irlands in kleiner Menge und örtlich begrenzt an die Endverbraucher verteilt werden. Diese Beförderung innerhalb Irlands fiele unter den geänderten Artikel 6 Absatz 9 der geänderten Richtlinie 94/55/EG.

LT Litauen

RO–a–LT-1

Betrifft: Verabschiedung von RO-UK -6

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje" (Beschluss der Regierung Nr. 337 zum Gefahrguttransport auf der Straße in der Republik Litauen, erlassen am 23. März 2000).

UK Vereinigtes Königreich

RO–a–UK-1

Betrifft: Beförderung bestimmter, leicht radioaktiver Gegenstände wie Uhren, Rauchdetektoren, Taschenkompasse (E1)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Die meisten ADR-Vorschriften.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Beförderung von Stoffen der Klasse 7

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Vollständige Befreiung von den Bestimmungen der nationalen Vorschriften für bestimmte Industrieprodukte, die begrenzte Mengen an radioaktiven Stoffen enthalten. (Ein Leuchtobjekt, das von einer Person getragen werden soll; in einem Fahrzeug oder Eisenbahnfahrzeug im Inlandverkehr nicht mehr als 500 Rauchdetektoren, deren individuelle Radioaktivität 40 kBq nicht überschreitet; oder in einem Fahrzeug oder Eisenbahnfahrzeug nicht mehr als fünf Leuchtobjekte mit gasförmigem Tritium, deren individuelle Radioaktivität 10 GBq nicht überschreitet).

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d) The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(10).

Anmerkungen: Bei dieser Ausnahme handelt es sich um eine kurzfristige Maßnahme, die nach der Einbeziehung der IAEO-Vorschriften in das ADR nicht mehr erforderlich sein wird.

RO–a–UK-2

Betrifft: Ausnahme von der Vorschrift, nach der für bestimmte Mengen gefährlicher Güter (nicht unter Klasse 7 fallend) im Sinne von 1.1.3.6 ein Beförderungspapier mitzuführen ist (E2).

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 1.1.3.6.2 und 1.1.3.6.3.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Ausnahmen von bestimmten Vorschriften für bestimmte Mengen je Beförderungseinheit

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für begrenzte Mengen ist kein Beförderungspapier erforderlich, außer diese sind Teil einer größeren Ladung.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(a).

Anmerkungen: Diese Ausnahme ist zweckmäßig für den innerstaatlichen Verkehr, da ein Beförderungspapier nicht immer angemessen ist, wenn es sich um die örtliche Verteilung handelt.

RO–a–UK-3

Betrifft: Ausnahme von der Vorschrift, nach der Fahrzeuge zur Beförderung schwach radioaktiver Stoffe mit Feuerlöschgerät ausgerüstet werden müssen (E4).

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 8.1.4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschrift, nach der Fahrzeuge mit Feuerlöschgeräten ausgerüstet werden müssen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Vorschrift zur Ausrüstung mit Feuerlöschgeräten wird gestrichen, wenn ausschließlich freigestellte Versandstücke befördert werden (UN 2908, 2909, 2910 und 2911).

Die Vorschrift wird gelockert, wenn nur eine kleine Zahl von Versandstücken befördert wird.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d)

Anmerkungen: Das Mitführen von Feuerlöschgeräten ist in der Praxis irrelevant für die Beförderung von UN 2908, 2909, 2910, 2911, die häufig in kleinen Fahrzeugen erfolgt.

RO–a–UK-4

Betrifft: Verteilung von Gütern in Innenverpackungen an Einzelhändler oder Verbraucher (außer Klassen 1, 4.2, 6.2 und 7) von den örtlichen Auslieferungslagern oder Verbrauchern und von den Einzelhändlern an die Endverbraucher (N1).

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 6.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Verpackungen benötigen keinen RID/ADR- oder UN-Code oder müssen anderweitig gekennzeichnet werden, wenn sie die in Schedule 3 genannten Güter enthalten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(4) and Regulation 36 Authorisation Number 13.

Anmerkungen: ADR-Vorschriften sind in den letzten Etappen der Beförderung von einem Auslieferungslager zum Einzelhändler oder Verbraucher oder von einem Einzelhändler zum Endverbraucher unzweckmäßig. Zweck dieser Ausnahme ist es zuzulassen, dass die Innenverpackungen von Waren für den Einzelhandelsvertrieb auf dem letzten Streckenabschnitt einer örtlichen Auslieferung ohne eine Außenverpackung befördert werden können.

RO–a–UK-5

Betrifft: Für Güter der Klasse 1 soll in den Kategorien 1 und 2 der Tabelle unter 1.1.3.6.3 eine unterschiedliche „Höchstmenge je Beförderungseinheit" zulässig sein (N10).

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 1.1.3.6.3 und 1.1.3.6.4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Ausnahmen in Bezug auf die je Beförderungseinheit beförderten Mengen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Festlegung von Regeln für Ausnahmen für begrenzte Mengen und Zusammenladung von Sprengstoffen

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13 and Schedule 5; reg. 14 and Schedule 4

Anmerkungen: Es sollen unterschiedliche Mengenbegrenzungen für Güter der Klasse 1 zugelassen werden, d. h. „50" für Kategorie 1 und „500" für Kategorie 2. Für Berechnungszwecke bei Zusammenladungen betragen die Multiplikationsfaktoren „20" für Beförderungen der Kategorie 1 und „2" für Beförderungen der Kategorie 2.
Vormals eine Ausnahme gemäß Artikel 6 Absatz 10.

RO–a–UK-6

Betrifft: Erhöhung der Nettohöchstmasse von explosiven Gegenständen, die in EX/II-Fahrzeugen zulässig sind (N13)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 7.5.5.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Begrenzung der beförderten Mengen an explosiven Stoffen und Gegenständen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Begrenzung der beförderten Mengen an explosiven Stoffen und Gegenständen

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 13, Schedule 3.

Anmerkungen: Nach den Vorschriften des Vereinigten Königreichs ist für die Verträglichkeitsgruppen 1.1C, 1.1D, 1.1E und 1.1J. eine Nettohöchstmasse von 5000 kg in Fahrzeugen des Typs II zulässig.

Viele Gegenstände der Klasse 1.1C, 1,1D, 1.1E und 1.1J, die in Europa befördert werden, sind sperrig und länger als 2,5 m. Dabei handelt es sich in erster Linie um Sprengstoffe für militärische Verwendungszwecke. Die baulichen Beschränkungen für (obligatorisch geschlossene) EX/III-Fahrzeuge machen das Be- und Entladen dieser Gegenstände sehr schwierig. Für einige Gegenstände ist am Start- und Zielort spezielles Be- und Entladegerät erforderlich. Dieses Gerät ist jedoch nur selten vorhanden. Im Vereinigten Königreich sind nur wenige EX/III-Fahrzeuge in Betrieb, und es wäre für die Industrie mit erheblichem finanziellem Aufwand verbunden, weitere EX/III-Spezialfahrzeuge zur Beförderung dieser Art von Sprengstoffen bauen zu lassen.

Im Vereinigten Königreich werden Sprengstoffe für militärische Zwecke meistens von kommerziellen Transportunternehmen befördert, die die Vorteile der in der Rahmenrichtlinie vorgesehenen Ausnahme von Militärfahrzeugen nicht in Anspruch nehmen können. Zur Lösung dieses Problems hat das VK stets die Beförderung von bis zu 5000 kg dieser Gegenstände in EX/II-Fahrzeugen zugelassen. Der derzeit geltende Grenzwert ist nicht immer ausreichend, da ein Erzeugnis 1000 kg Sprengstoff enthalten kann.

Seit 1950 gab es nur zwei Zwischenfälle (beide in den 50er Jahren), bei denen Sprengstoffe eines Gewichts von über 5.000 kg explodierten. Ursache waren ein Reifenbrand und eine überhitzte Auspuffanlage, die die Wagenbedeckung in Brand setzten. Die Brände hätten auch bei kleinerer Ladung entstehen können. Es gab weder Tote noch Verletzte.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass es unwahrscheinlich ist, dass sachgemäß verpackte explosive Gegenstände durch einen Aufprall, z. B. bei Fahrzeugkollisionen, explodieren. Die in Militärberichten gesammelten Daten und die Ergebnisse von Aufpralltests von Flugkörpern zeigen, dass die Aufprallgeschwindigkeit höher sein muss als die bei einem Fall aus 12 Metern Höhe entstehende Geschwindigkeit, um Sprengkörper zu zünden.

Die derzeitigen Sicherheitsstandards wären nicht betroffen.

RO–a–UK-7

Betrifft: Ausnahme kleiner Mengen bestimmter Güter der Klasse 1 von den Überwachungsvorschriften (N12)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 8.4 und 8,5 S1(6)

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Überwachungsvorschriften für Fahrzeuge zur Beförderung bestimmter Mengen gefährlicher Güter

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die nationalen Rechtsvorschriften sehen sichere Park- und Überwachungseinrichtungen vor, verlangen jedoch nicht, dass Ladungen der Klasse 1 zu jeder Zeit überwacht werden müssen, wie das im ADR, Kapitel 8.5 S1(6), vorgeschrieben ist.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 24.

Anmerkungen: Die ADR-Überwachungsvorschriften sind auf nationaler Ebene nicht immer durchführbar.

RO–a–UK-8

Betrifft: Lockerung der Beförderungsbeschränkungen bei Zusammenladung von Sprengstoffen sowie von Sprengstoffen mit anderen gefährlichen Gütern in Waggons, Fahrzeugen und Containern

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 7.5.2.1 und 7.5.2.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beschränkungen bei bestimmten Arten der Zusammenladung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die nationalen Rechtsvorschriften sind weniger streng hinsichtlich der Zusammenladung von Sprengstoffen, vorausgesetzt, die Beförderung kann ohne Gefährdung durchgeführt werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg. 18.

Anmerkungen: Das Vereinigte Königreich möchte einige Varianten zu den Vorschriften über die Zusammenladung von Sprengstoffen sowie die Zusammenladung von Sprengstoffen mit anderen gefährlichen Gütern einführen. Die Varianten sollen jeweils eine mengenmäßige Begrenzung eines oder mehrerer Bestandteile der Ladung enthalten und nur zulässig sein, wenn alle vernünftigerweise praktikablen Maßnahmen getroffen wurden, um zu verhindern, dass die Sprengstoffe mit anderen gefährlichen Stoffen in Berührung kommen oder die Gefahr besteht, dass sie mit diesen in Berührung kommen.

Beispiele für Varianten, die das Vereinigte Königreich zulassen möchte:

1. Sprengstoffe, die den UN-Nummern 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 oder 0361 zugeordnet werden, können im gleichen Wagen befördert werden wie gefährliche Stoffe, die der UN-Nummer 1942 zugeordnet werden. Die Menge der Stoffe der UN-Nummer 1942, die befördert werden darf, ist zu begrenzen, indem diese einem Sprengstoff 1.1D gleichgestellt werden.

2. Sprengstoffe, die den UN-Nummern 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 oder 0453 zugeordnet werden, können in demselben Fahrzeug befördert werden wie gefährliche Stoffe (ausgenommen entzündbare Gase, infektiöse Stoffe und Giftstoffe) in der Beförderungsklasse 2 oder gefährliche Stoffe in der Beförderungsklasse 3 oder einer Kombination von diesen, sofern die Gesamtmasse oder das Gesamtvolumen der gefährlichen Stoffe in der Beförderungsklasse 2 nicht mehr als 500 Kilogramm bzw. Liter und die Nettogesamtmasse dieser Sprengstoffe nicht mehr als 500 Kilogramm betragen.

3. 1.4G-Sprengstoffe können mit entzündbaren Flüssigkeiten oder entzündbaren Gasen in der Beförderungsklasse 2 oder nicht entzündbaren, nicht giftigen Gasen in der Beförderungsklasse 3 oder in einer beliebigen Kombination von diesen im gleichen Wagen befördert werden, vorausgesetzt die Gesamtmasse oder das Gesamtvolumen der gefährlichen Stoffe zusammengenommen beträgt nicht mehr als 200 kg bzw. l und die Nettogesamtmasse der Sprengstoffe beträgt nicht mehr als 20 kg.

4. Sprengkörper, die den UN-Nummern 0106, 0107 oder 0257 zugeordnet werden, können mit Sprengkörpern der Verträglichkeitsgruppen D, E oder F, deren Bestandteile sie sind, zusammengeladen werden. Die Gesamtmenge der Sprengstoffe der UN-Nummern 0106, 0107 oder 0257 darf nicht mehr als 20 kg betragen.

RO–a–UK-9

Betrifft: Alternative zur Verwendung der orangefarbenen Tafeln bei in Kleinfahrzeugen beförderten kleinen Sendungen radioaktiver Stoffe

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.3.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschrift, nach der radioaktive Stoffe befördernde Kleinfahrzeuge mit orangefarbenen Tafeln versehen sein müssen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Lässt alle nach diesem Verfahren genehmigten Ausnahmen zu. Die beantragte Ausnahmeregelung beinhaltet Folgendes:

1. Die Fahrzeuge

   a) müssen entweder nach den einschlägigen Bestimmungen des Abschnittes 5.3.2 des ADR gekennzeichnet sein oder

b) können, wenn es sich um Fahrzeuge mit einem Gewicht von unter 3500 kg handelt, die weniger als zehn Versandstücke mit nicht spaltbaren oder freigestellten spaltbaren radioaktiven Stoffen befördern und bei denen die Summe der Transportkennzahlen der Versandstücke 3 nicht überschreitet, alternativ mit einem Hinweis gemäß nachstehendem Absatz 2 versehen sein.

2. Der Hinweis im Sinne des Absatzes 1, mit dem ein Fahrzeug versehen sein muss, wenn es radioaktive Stoffe befördert, muss folgenden Anforderungen entsprechen:

a) Die Mindestabmessung beträgt 12 x 12 cm. Die Beschriftung muss schwarz, fett und leserlich sein. Die Beschriftung muss darüber hinaus eingestanzt oder eingeprägt sein. Die Großbuchstaben des Wortes „RADIOACTIVE“ müssen mindestens 12 mm und alle sonstigen Großbuchstaben mindestens 5 mm hoch sein.

b) Der Hinweis muss soweit feuerfest sein, dass sein Wortlaut nach einem Fahrzeugbrand lesbar bleibt.

c) Der Hinweis muss sicher im Fahrzeug an einer Stelle angebracht sein, wo er vom Fahrer deutlich zu sehen ist, ihm jedoch nicht die Sicht auf die Straße nimmt, und darf nur dann zu sehen sein, wenn das Fahrzeug tatsächlich radioaktive Stoffe befördert.

d) Der Hinweis muss in geeigneter Form erfolgen und für Notfälle Name, Adresse und Telefonnummer einer Ansprechstelle enthalten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: The Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002 Regulation 5 (4) (d)

Anmerkungen: Die Ausnahme wird für begrenzte Beförderungen geringer Mengen radioaktiver Stoffe beantragt, in erster Linie für Patienteneinzeldosen radioaktiver Stoffe, die in Kleinfahrzeugen zwischen örtlichen Krankenhauseinrichtungen befördert werden, bei denen die Möglichkeiten zur Anbringung selbst kleiner orangefarbener Tafeln begrenzt sind. Die Erfahrungen zeigen, dass bei diesen Fahrzeugen die Anbringung der orangefarbenen Tafeln problematisch und ihre Beibehaltung unter normalen Beförderungsbedingungen schwierig ist. Die Fahrzeuge werden mit Tafeln versehen, die den Inhalt gemäß Absatz 5.3.1.5.2 (und in der Regel 5.3.1.7.4) des ADR bezeichnen und die Gefahr eindeutig benennen. Außerdem wird ein feuerfester Hinweis mit den erforderlichen Notfallinformationen an einer gut sichtbaren Stelle angebracht. In der Praxis stehen mehr Sicherheitsinformationen zur Verfügung als die Bestimmungen des Absatzes 5.3.2 des ADR verlangen.

Auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b1

BE Belgien

RO–b1–BE-1

Betrifft: Beförderung in der unmittelbaren Nähe von Industriestandorten einschließlich der Beförderung auf öffentlichen Straßen

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Anhänge A und B

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Anhänge A und B

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Ausnahmen betreffen die Dokumentation, Etikettierung und Kennzeichnung von Versandstücken und die Fahrerbescheinigung.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Ausnahmen 2-89, 4-97 und 2-2000

Anmerkungen: Beförderung gefährlicher Güter zwischen Gebäuden

– Ausnahme 2-89: Autobahnüberquerungen (chemische Stoffe in Verpackungen)

– Ausnahme 4-97: Entfernung von 2 km (Roheisenblöcke mit einer Temperatur von 600° C)

– Ausnahme 2-2000: Entfernung von ca. 500 m (IBC, PG II, III, Klassen 3, 5.1, 6.1, 8 und 9).

RO–b1–BE-2

Betrifft: Verbringung nicht zur Beförderung bestimmter Tanks

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 1.1.3.2. f)

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung normalerweise leerer Tanks zu Reinigungs- oder Reparaturzwecken ist zulässig.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Ausnahmen 6-82, 2-85.

Anmerkungen: Von der Europäischen Kommission als Ausnahme Nr. 7 (gemäß Art. 6.10) registriert.

RO–b1–BE-3

Betrifft: Fahrerausbildung

Örtliche Beförderung von UN 1202, 1203 und 1223 in Verpackungen und Tanks (in Belgien in einem Radius von 75 km um den Firmensitz)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 8.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie:
Angaben zur Ausbildung:
1) Ausbildung in Bezug auf Verpackungen
2) Ausbildung in Bezug auf Tanks

2) Spezialausbildung Cl 1
2) Spezialausbildung Cl 7

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Definitionen, Bescheinigungen, Ausstellung von Dokumenten, Duplikate, Gültigkeit und Verlängerung, Organisation von Schulungen und Prüfungen, Ausnahmeregelungen, Sanktionen, Schlussbestimmungen

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: In künftigen Vorschriften festzulegen

Anmerkungen: Vorgeschlagen wird ein durch eine Prüfung abgeschlossener Basiskurs ausschließlich für die Beförderung von UN 1202, 1203 und 1223 in Verpackungen und Tanks in einem Radius von 75 km um den Firmensitz. Die Dauer des Kurses muss den ADR-Vorschriften entsprechen. Nach 5 Jahren muss der Fahrer einen Auffrischungskurs absolvieren und eine Prüfung ablegen. Die Bescheinigung enthält folgenden Vermerk: „Innerstaatliche Beförderung von UN 1202, 1203 und 1223 gemäß Artikel 6 Absatz 9 der Richtlinie 94/55".

RO–b1–BE-4

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter in Tanks zur Vernichtung durch Verbrennen

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 3.2

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Abweichend von der Tabelle in Kapitel 3.2 ist unter bestimmten Bedingungen zur Beförderung von wasserreaktiven Flüssigkeiten, Giften, III, nicht anderweitig genannten Stoffen, die Verwendung eines Tankcontainers mit dem Code L4BH anstatt L4DH zulässig.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Ausnahme 01-2002

Anmerkungen: Diese Vorschrift findet nur auf die Beförderung gefährlicher Abfälle über kurze Entfernungen Anwendung.

RO–b1–BE-5

Betrifft: Beförderung von Abfällen zu Abfallentsorgungsanlagen

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.2, 5.4, 6.1 (alte Regelung: A5, 2X14, 2X12)

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Kennzeichnung und Verpackungsvorschriften

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Anstatt Abfälle entsprechend dem ADR einzustufen, werden sie verschiedenen Abfallgruppen zugeordnet (brennbare Lösungsmittel, Farben, Säuren, Batterien usw.), damit gefährliche Reaktionen innerhalb einer Abfallgruppe vermieden werden. Die Vorschriften für den Bau von Verpackungen sind weniger streng.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté royal relatif au transport de marchandises dangereuses par route

Anmerkungen: Diese Regelung kann für die Beförderung kleiner Abfallmengen zu Entsorgungsanlagen verwendet werden.

RO–b1–BE-6

Betrifft: Verabschiedung von RO–b1–SE–5.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften:

RO–b1–BE-7

Betrifft: Verabschiedung von RO–b1–SE-6.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften:

RO–b1–BE-8

Betrifft: Verabschiedung von RO–b1–UK-2.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften:

DE Deutschland

RO–b1–DE-1

Betrifft: Verzicht auf bestimmte Angaben im Beförderungsdokument (n2)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1.1.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Inhalt des Beförderungsdokuments

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für alle Klassen, außer Klassen 1 (außer 1.4S), 5.2 und 7:

Keine Angabe im Beförderungsdokument erforderlich

a) für den Empfänger im Fall der örtlichen Verteilung (außer für vollständige Ladungen und für Beförderungen mit einem bestimmten Streckenverlauf);

b) für die Anzahl und Arten von Verpackungen, wenn 1.1.3.6 nicht angewandt wird und das Fahrzeug allen Bestimmungen von Anhang A und B entspricht;

c) für leere ungereinigte Tanks ist das Beförderungsdokument der letzten Ladung ausreichend.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 18

Anmerkungen: Die Anwendung sämtlicher Bestimmungen wäre bei der betreffenden Beförderungsart nicht praktikabel.
Von der Europäischen Kommission als Ausnahme Nr. 22 registriert (gemäß Artikel 6.10).

RO–b1–DE-2

Betrifft: Beförderung von PCB-kontaminierten Materialien der Klasse 9 in loser Schüttung

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 7.3.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderung in loser Schüttung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Erlaubt wird die Beförderung von Materialien in loser Schüttung, wenn sie in flüssigkeits- und staubdichten Fahrzeugaufbauten oder Containern verladen werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 11

Anmerkungen: Die Ausnahme 11 ist bis 31.12.2004 befristet. Ab 2005 enthalten ADR und RID dieselben Bestimmungen.
Vgl. auch die Multilaterale Vereinbarung M137.
Listennummer 4*.

RO–b1–DE-3

Betrifft: Beförderung verpackter gefährlicher Abfälle

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Teile 1 bis 5

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 2 bis 6.1, 8 und 9; Zusammenpackung und Beförderung gefährlicher Abfälle in Verpackungen und Großpackmitteln (IBC); die Abfälle müssen sich in einer (bei der Sammlung verwendeten) Innenverpackung befinden und bestimmten Abfallgruppen (Vermeidung gefährlicher Reaktionen innerhalb einer Abfallgruppe) zugeordnet werden; Verwendung einer schriftlichen Weisung mit Angabe der Abfallgruppe als Beförderungspapier; Sammlung von Haus- und Laborabfällen usw.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 20

Anmerkungen: Listennummer 6*.

DK Dänemark

RO–b1–DK-1

Betrifft: UN 1202, 1203, 1223 und Klasse 2 - kein Beförderungsdokument

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungsdokument erforderlich

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Beförderung von Mineralölprodukten der Klasse 3, UN 1202, 1203 und 1223 sowie Gasen der Klasse 2 im Hinblick auf deren Auslieferung (Güter, die an zwei oder mehr Empfänger zu liefern sind und Aufnahme zurückgenommener Güter in ähnlichen Situationen) ist kein Beförderungsdokument erforderlich, sofern die schriftlichen Anweisungen neben den im ADR vorgeschriebenen Informationen Angaben über die UN-Nr., Name und Klasse enthalten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Bekendtgørelse nr. 729 af 15/08/2001 om vejtransport af farligt gods

Anmerkungen: Der Grund für nationale Ausnahmen, wie sie oben erwähnt werden, ist die Entwicklung elektronischer Ausrüstungen, die es beispielsweise den Mineralölgesellschaften, in denen diese Ausrüstungen eingesetzt werden, ermöglichen, ständig Kundendaten an die Fahrzeuge weiterzuleiten. Da diese Daten zu Beginn der Fahrt nicht verfügbar sind und erst während der Fahrt an das Fahrzeug weitergeleitet werden, ist die Erstellung der Beförderungsdokumente vor Beginn der Fahrt nicht möglich. Diese Art von Beförderungen ist auf bestimmte Gebiete beschränkt.
Bisher eine Ausnahme für Dänemark für eine ähnliche Bestimmung gemäß Artikel 6.10.

EL Griechenland

RO–b1–EL-1

Betrifft: Ausnahme zu den Sicherheitsanforderungen an fest verbundene Tanks (Tankfahrzeuge), die vor dem 31.12.2001 zugelassen worden sind und für die örtlich begrenzte Beförderung oder die Beförderung kleiner Mengen bestimmter Kategorien gefährlicher Güter benutzt werden

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 1.6.3.6, 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5, 6.8.2.1.17-6.8.2.1.22, 6.8.2.1.28, 6.8.2.2, 6.8.2.2.1, 6.8.2.2.2.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für den Bau, die Ausrüstung, die Zulassung des Baumusters, die Prüfungen und die Kennzeichnung von fest verbundenen Tanks (Tankfahrzeugen), Aufsetztanks, Tankcontainern und Tankwechselaufbauten (Tankwechselbehältern), deren Tankkörper aus metallenen Werkstoffen hergestellt sind, sowie von Batteriefahrzeugen und Gascontainern mit mehreren Elementen (MEGC)

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Übergangsvorschrift: fest verbundene Tanks (Tankfahrzeuge), Aufsetztanks und Tankcontainer, die zwischen dem 01.01.1985 und dem 31.12.2001 erstmals in Griechenland zugelassen worden sind, können bis zum 31.12.2010 weiter verwendet werden. Diese Übergangsvorschrift betrifft Fahrzeuge für die Beförderung der folgenden gefährlichen Stoffe: 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262, 3257). Sie soll für kleine Mengen oder als örtlich begrenzte Beförderung bei im oben genannten Zeitraum zugelassenen Fahrzeugen gelten. Diese Übergangsvorschrift gilt für Tankfahrzeuge, die gemäß den folgenden Kriterien umgebaut worden sind:

1. Abschnitte des ADR über Prüfungen: 6.8.2.4.2, 6.8.2.4.3, 6.8.2.4.4, 6.8.2.4.5 (ADR 1999: 211.151, 211.152, 211.153, 211.154).

2. Mindestwanddicke 3 mm bei unterteilten Tanks, deren Abteile einen Fassungsraum bis 3500 l haben, und 4 mm Baustahl bei Tanks, deren Abteile einen Fassungsraum von bis zu 6000 l haben, unabhängig von Art oder Dicke der Trennwände.

3. Handelt es sich bei dem verwendeten Werkstoff um Aluminium oder ein anderes Metall, müssen Tanks die Vorschriften über die Mindestwanddicke und andere technische Spezifikationen erfüllen, die sich aus den von der örtlichen Behörde des vorherigen Zulassungslandes genehmigten technischen Zeichnungen ergeben. Bei fehlenden technischen Zeichnungen müssen Tanks die Vorschriften des Abschnitts 6.8.2.1.17 (211.127) erfüllen.

4. Tanks müssen den Vorschriften der Randnummern/Abschnitte 211.128, 6.8.2.1.28 (211.129) sowie des Abschnitts 6.8.2.2 mit den Unterabschnitten 6.8.2.2.1 und 6.8.2.2.2 (211.130, 211.131) entsprechen.

Genauer gesagt dürfen Tankfahrzeuge mit einer Masse von weniger als 4 t, die ausschließlich für die örtlich begrenzte Beförderung von Gasöl (UN 1202) eingesetzt werden, vor dem 31.12.2002 erstmals zugelassen worden sind und eine Wanddicke von weniger als 3 mm haben, nur verwendet werden, wenn sie gemäß der Randnummer 211.127 (5)b4 (6.8.2.1.20) umgebaut worden sind.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Τεχνικές Προδιαγραφές κατασκευής, εξοπλισμού και ελέγχων των δεξαμενών μεταφοράς συγκεκριμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων για σταθερές δεξαμενές (οχήματα-δεξαμενές), αποσυναρμολογούμενες δεξαμενές που βρίσκονται σε κυκλοφορία. (Vorschriften für den Bau, die Ausrüstung und die Prüfungen von zum Verkehr zugelassenen festverbundenen Tanks (Tankfahrzeugen) und Aufsetztanks für bestimmte Kategorien gefährlicher Güter).

RO-b1–EL–2

Betrifft: Ausnahme von den Bauvorschriften für Basisfahrzeuge bei Fahrzeugen, die für die örtlich begrenzte Beförderung von gefährlichen Gütern bestimmt sind und vor dem 31. Dezember 2001 erstmals zugelassen worden sind.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: ADR 2001: 9.2, 9.2.3.2, 9.2.3.3.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bauvorschriften für Basisfahrzeuge

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Ausnahme bezieht sich auf Fahrzeuge, die für die örtlich begrenzte Beförderung gefährlicher Güter (UN-Nummern 1202, 1268, 1223, 1863, 2614, 1212, 1203, 1170, 1090, 1193, 1245, 1294, 1208, 1230, 3262 und 3257) bestimmt sind und vor dem 31. Dezember 2001 erstmals zugelassen worden sind.

Die oben genannten Fahrzeuge müssen abgesehen von den nachstehenden Abweichungen den Vorschriften des Kapitels9 (Abschnitte 9.2.1. bis 9.2.6) des Anhangs B der Richtlinie 94/55/EG entsprechen.

Erfüllung der Vorschriften des Abschnitts 9.2.3.2 nur unbedingt erforderlich, wenn das Fahrzeug vom Hersteller mit einem Anti-Blockier-System ausgerüstet ist, es muss mit einer Dauerbremsanlage gemäß Abschnitt 9.2.3.3.1 versehen werden, die jedoch nicht unbedingt den Abschnitten 9.2.3.3.2. und 9.2.3.3.3 entsprechen muss.

Die Stromversorgung des Fahrtschreibers muss über eine Sicherungsbarriere erfolgen, die direkt mit der Batterie verbunden ist (Randnummer 220.514), und die elektrische Lifteinrichtung einer Achse muss sich an der Stelle befinden, an der der Hersteller sie ursprünglich angebracht hat, und muss durch einen geeigneten geschlossenen Kasten geschützt sein (Randnummer 220.517).

Spezielle Tankfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von weniger als 4 Tonnen, die für die lokale Beförderung von Heizöl (UN 1202) bestimmt sind, müssen den Vorschriften der Abschnitte 9.2.2.3, 9.2.2.6, 9.2.4.3 und 9.2.4.5, aber nicht unbedingt den anderen Vorschriften entsprechen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Τεχνικές Προδιαγραφές ήδη κυκλοφορούντων οχημάτων που διενεργούν εθνικές μεταφορές ορισμένων κατηγοριών επικινδύνων εμπορευμάτων. (Technische Vorschriften für bereits in Betrieb befindliche Fahrzeuge, die für die örtlich begrenzte Beförderung bestimmter Kategorien gefährlicher Güter bestimmt sind)

Anmerkungen: Die Anzahl der oben genannten Fahrzeuge ist im Vergleich zur Gesamtzahl derzeit zugelassener Fahrzeuge gering; außerdem sind sie nur für die örtlich begrenzte Beförderung bestimmt. Die Form der beantragten Ausnahmeregelung, die Stärke der betroffenen Fahrzeugflotte und die Art der beförderten Güter stellen kein Problem für die Straßenverkehrssicherheit dar.

ES Spanien

RO–b1–ES–1

Betrifft: Spezialausrüstung für die Verteilung von wasserfreiem Ammoniak

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 6.8.2.2.2.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Um jeglichen Verlust des Inhalts im Falle der Beschädigung der äußeren Einrichtungen (Rohrstutzen, seitliche Verschlusseinrichtungen) zu vermeiden, müssen die innere Absperreinrichtung und ihr Sitz so beschaffen oder geschützt sein, dass sie unter dem Einfluss äußerer Beanspruchungen nicht abgerissen werden können. Die Füll- und Entleerungseinrichtungen (einschließlich Flansche und Schraubverschlüsse) sowie Schutzkappen müssen gegen ungewolltes Öffnen gesichert sein.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: In der Landwirtschaft verwendete Tanks zur Verteilung und Ausbringung von wasserfreiem Ammoniak, die vor dem 1. Januar 1992 in Betrieb genommen wurden, dürfen mit äußeren — anstatt innerer — Sicherheitseinrichtungen ausgestattet sein, sofern diese einen Schutz bieten, der dem durch die Tankhülle gebotenen Schutz mindestens gleichwertig ist.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Real Decreto 2115/1998. Anejo 1. Apartado 3

Anmerkungen: Vor dem 1. Januar 1992 wurde ein mit äußeren Sicherheitseinrichtungen ausgestatteter Tanktyp ausschließlich in der Landwirtschaft zur direkten Ausbringung von wasserfreiem Ammoniak verwendet. Mehrere Tanks dieses Typs sind noch heute im Einsatz. Sie werden nur selten in beladenem Zustand auf der Straße bewegt und ausschließlich zur Ausbringung von Dünger in landwirtschaftlichen Großbetrieben verwendet.

FI Finnland

RO–b1–FI–1

Betrifft: Änderung der im Beförderungspapier für explosive Stoffe enthaltenen Angaben

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1.2.1 (a)

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Sondervorschriften für die Klasse 1

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: In dem Beförderungsdokument darf anstatt der Nettomasse der explosiven Stoffe die Anzahl der Sprengkapseln (1.000 Sprengkapseln entsprechen 1 Kg Sprengstoff) angegeben werden

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Liikenne- ja viestintäministeriön asetus vaarallisten aineiden kuljetuksesta tiellä (277/2002; 313/2003).

Anmerkungen: Für innerstaatliche Beförderungen wird diese Angabe für ausreichend erachtet. Diese Ausnahme ist in erster Linie für Sprengarbeiten und die örtlich begrenzte Beförderung kleiner Mengen bestimmt.
Von der Europäischen Kommission als Ausnahme Nr. 31 registriert.

FR Frankreich

RO–b1–FR–1

Betrifft: Verwendung des für den Seeverkehr bestimmten Dokuments als Beförderungsdokument für Fahrten über kurze Entfernungen im Anschluss an die Entladung der Schiffe

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungspapier für die Beförderung gefährlicher Güter und damit zusammenhängende Informationen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für Fahrten innerhalb eines Radius von 15 km wird das für den Seeverkehr bestimmte Dokument als Beförderungsdokument verwendet.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — Article 23-4.

RO–b1–FR-2

Betrifft: Zusammenladung von Erzeugnissen der Klasse 1 mit gefährlichen Stoffen anderer Klassen (91)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 7.5.2.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verbot der Zusammenladung von Versandstücken mit unterschiedlichen Gefahrzetteln

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Möglichkeit der Zusammenladung einfacher oder zusammengebauter Sprengkörper und nicht zur Klasse 1 gehörender Güter, vorbehaltlich der Einhaltung bestimmter Bedingungen und für Entfernungen bis zu 200 km in Frankreich.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — Article 26.

RO–b1–FR-3

Betrifft: Beförderung ortsfester Tanks zur Lagerung von LPG (18)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Anhänge A und B

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung ortsfester Tanks zur Lagerung von LPG unterliegt bestimmten Regeln. Gilt nur für kurze Entfernungen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — Article 30.

RO–b1–FR-4

Betrifft: Bestimmte Bedingungen für die Fahrerausbildung und die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen, die zur Beförderung in der Landwirtschaft eingesetzt werden (kurze Entfernungen)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 6.8.3.2, 8.2.1 und 8.2.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Tankausrüstung und Fahrerausbildung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:
Spezifische Vorschriften für die Betriebserlaubnis von Fahrzeugen.
Besondere Ausbildung der Fahrer.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 1er juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par route — Article 29- - Annex D4.

IE Irland

RO-b1–IE–1

Betrifft: Befreiung von den Vorschriften des Abschnitts 5.4.1.1.1, wonach das Beförderungspapier folgende Angaben enthalten muss: i) den Namen und die Anschrift des (der) Empfängers (Empfänger), ii) die Anzahl und Beschreibung der Versandstücke und iii) die Gesamtmenge der gefährlichen Güter, wenn Kerosin, Dieselkraftstoff oder Flüssiggas mit den Kennnummern UN 1223, UN 1202 bzw. UN 1965 zum Endverbraucher befördert werden

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Dokumente und sonstige Unterlagen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Werden Kerosin, Dieselkraftstoff oder Flüssiggas mit den Kennnummern UN 1223, UN 1202 bzw. UN 1965 gemäß Anhang B.5 der Anlage B des ADR zum Endverbraucher befördert, so ist es nicht notwendig, den Namen und die Anschrift des Empfängers, die Anzahl und Beschreibung der Versandstücke, Schüttgut- oder sonstigen Behälter und die beförderte Gesamtmenge auf der Beförderungseinheit anzugeben.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Regulation 82(2) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004"

Anmerkungen: Werden Haushalte mit Heizöl beliefert, so werden die Tanks der Kunden üblicherweise nachgefüllt, so dass bei Antritt einer Auslieferungsfahrt die eigentliche Liefermenge und auch die Anzahl der belieferten Kunden unbekannt sind. Bei der Auslieferung von Flüssiggasflaschen werden leere Flaschen in der Regel gegen volle ausgetauscht, so dass zu Beginn der Fahrt die Anzahl der Kunden und die jeweilige Liefermenge unbekannt sind.

RO–b1–IE–2

Betrifft: Ausnahmeregelung, nach der bei der Beförderung leerer ungereinigter Tanks als Beförderungspapier gemäß Abschnitt 5.4.1.1.1 das der zuletzt beförderten Ladung verwendet werden darf

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Dokumente und sonstige Unterlagen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Beförderung leerer ungereinigter Tanks ist das Beförderungspapier für die zuletzt beförderte Ladung ausreichend.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Regulation 82(3) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004"

Anmerkungen: Insbesondere bei der Belieferung von Tankstellen mit Benzin und/oder Dieselkraftstoff kehren die Tankfahrzeuge nach Auslieferung der letzten Ladung direkt in das Kraftstofflager (zur erneuten Beladung für die nächste Beförderung) zurück.

RO–b1–IE-3

Betrifft: Ausnahmeregelung, nach der gefährliche Güter, die der Sondervorschrift CV1 in Abschnitt 7.5.11 oder S1 in Abschnitt 8,5 unterliegen, an einer der Öffentlichkeit zugänglichen Stelle ohne besondere Erlaubnis der zuständigen Behörde auf- oder abgeladen werden dürfen.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 7.5 und 8.5

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Zusätzliche Vorschriften für die Be- und Entladung und die Handhabung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Abweichend von den Vorschriften gemäß 7.5.11 und 8.5 dürfen gefährliche Güter an einer der Öffentlichkeit zugänglichen Stelle ohne besondere Erlaubnis der zuständigen Behörde auf- oder abgeladen werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Regulation 82(5) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004"

Anmerkungen: Bei innerstaatlichen Beförderungen ist diese Vorschrift mit sehr hohen Kosten für die zuständigen Behörden verbunden.

RO–b1–IE-4

Betrifft: Ausnahmeregelung, nach der Emulsionsmatrix für Sprengstoffe mit der Kennnummer UN 3375 in Tanks befördert werden darf

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 4.3

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verwendung von Tanks usw.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Emulsionsmatrix für Sprengstoffe mit der Kennnummer UN 3375 darf in Tanks befördert werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Regulation 82(6) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004"

Anmerkungen: Die Matrix, obwohl als Feststoff eingestuft, ist weder pulverförmig noch körnig.

RO–b1–IE-5

Betrifft: Ausnahme von der Vorschrift gemäß Abschnitt 7.5.2.1, wonach Gegenstände der Verträglichkeitsgruppe B sowie Stoffe und Gegenstände der Verträglichkeitsgruppe D nicht mit gefährlichen Gütern der Klassen 3, 5.1 und 8 in Tanks in ein Fahrzeug verladen werden dürfen.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 7.5

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Be- und Entladung und die Handhabung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Versandstücke mit Gegenständen der Verträglichkeitsgruppe B der ADR-Klasse 1 sowie Versandstücke mit Stoffen und Gegenständen der Verträglichkeitsgruppe D der ADR-Klasse 1 dürfen zusammen mit gefährlichen Gütern der ADR-Klassen 3, 5.1 und 8 in ein Fahrzeug verladen werden, vorausgesetzt, a) die Versandstücke der ADR-Klasse 1 werden unter den geforderten Bedingungen in getrennten Behältern oder Abteilen befördert, deren Bauart von der zuständigen Behörde zugelassen ist; b) die Stoffe der ADR-Klassen 3, 5,1 und 8 werden in Behältern befördert, die die von der zuständigen Behörde gestellten Anforderungen in Bezug auf Konstruktion, Bau, Prüfung, Betrieb und Verwendung erfüllen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Regulation 82(7) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004“

Anmerkungen: Erlaubnis, unter den von der zuständigen Behörde genehmigten Bedingungen, des Zusammenladens von Gegenständen und Stoffen der Klasse 1, Verträglichkeitsgruppen B und D, mit gefährlichen Gütern der Klassen 3, 5.1 und 8 in Tanks in demselben Fahrzeug (Pumpenfahrzeug).

RO–b1–IE-6

Betrifft: Ausnahme von der unter 4.3.4.2.2 genannten Vorschrift, wonach nicht dauernd am Tank befindliche flexible Füll- und Entleerrohre während der Beförderung entleert sein müssen

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 4.3

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verwendung von Tankfahrzeugen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Flexible Schlauchhaspeln (einschließlich dazugehöriger fester Rohrleitungen) an Tankfahrzeugen, die im Einzelhandelsvertrieb von Erdölerzeugnissen mit den UN-Nummern 1202, 1223, 1011 und 1978 eingesetzt werden, müssen während der Beförderung nicht entleert sein, sofern geeignete Maßnahmen den Verlust des Tankinhalts verhindern.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Regulation 82(8) of the „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004“

Anmerkungen: Flexible Schlauchleitungen, die an Tankfahrzeugen zur Belieferung von Haushalten montiert sind, müssen stets gefüllt sein, auch während des Transports. Das Lieferverfahren erfordert, dass die Messeinrichtung und der Schlauch des Tankfahrzeugs gefüllt sind, damit der Kunde die korrekte Menge des Produkts erhält.

RO–b1–IE-7

Betrifft: Befreiung von einigen Vorschriften der Kapitel 5.4.0, 5.4.1.1.1 und 7.5.11 des ADR bezüglich der Beförderung von Ammoniumnitratdüngern mit der Kennnummer UN 2067 in loser Schüttung vom Hafen zum Empfänger

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.0, 5.4.1.1.1 und 7.5.11

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Notwendigkeit eines gesonderten Beförderungspapiers für jede einzelne Beförderung mit Angabe der Gesamtmenge der jeweils beförderten Ladung sowie die Anforderung, das Fahrzeug vor und nach der Beförderung zu reinigen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Vorschlag für eine Ausnahme von den ADR-Vorschriften bezüglich des Beförderungspapiers und der Fahrzeugreinigung; Berücksichtigung von praktischen Erwägungen bei der Massengutbeförderung vom Hafen zum Empfänger.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Vorschlag zur Änderung der „Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations, 2004“.

Anmerkungen: Die ADR-Vorschriften sehen a) ein gesondertes Beförderungspapier mit Angabe der Gesamtmasse der beförderten gefährlichen Güter einer bestimmten Ladung vor und enthalten b) die Sondervorschrift CV24, wonach für jede einzelne Ladung, die beim Löschen eines Massengutschiffes zwischen Hafen und Empfänger befördert wird, eine Fahrzeugreinigung erforderlich ist. Da es sich um örtlich begrenzte Beförderungen und um das Löschen von Massengutschiffen handelt, wobei derselbe Stoff auf mehreren Fahrten (an einem Tag oder mehreren aufeinander folgenden Tagen) vom Schiff zum Empfänger befördert wird, dürfte ein einziges Beförderungspapier mit ungefährer Angabe der Gesamtmasse der einzelnen Ladungen ausreichen und sollte auf die Sondervorschrift CV24 verzichtet werden können.

LT Litauen

RO–b1–LT–1

Betrifft: Verabschiedung von RO–b1–LT-1.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje” (Beschluss der Regierung Nr. 337 zum Gefahrguttransport auf der Straße in der Republik Litauen, erlassen am 23. März 2000).

RO–b1–LT-2

Betrifft: Verabschiedung von RO–b1–LT-2.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2000 m. kovo 23 d. nutarimas Nr. 337 „Dėl pavojingų krovinių vežimo kelių transportu Lietuvos Respublikoje” (Beschluss der Regierung Nr. 337 zum Gefahrguttransport auf der Straße in der Republik Litauen, erlassen am 23. März 2000).

NL Die Niederlande

RO–b1–NL–1

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 1.1.3.6; 3.3; 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3 7.5.4; 7.5.7 8.1.2.1 Unterabschnitte a) und b); 8.1.5. Unterabschnitt c); 8.3.6.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie:

1.1.3.6: Ausnahmen im Zusammenhang mit den je Beförderungseinheit beförderten Mengen

3.3: Sondervorschriften für bestimmte Stoffe oder Gegenstände

4.1.4: Liste mit Anweisungen zur Verpackung; **4.1.6**: Besondere Verpackungsvorschriften für Güter der Klasse 2; **4.1.8**: Besondere Verpackungsvorschriften für ansteckungsgefährliche Stoffe; **4.1.10**: Besondere Vorschriften für Sammelverpackungen

5.2.2: Bezettelung von Versandstücken; **5.4.0**: Gemäß dem ADR beförderte Güter müssen mit den in diesem Kapitel gegebenenfalls vorgeschriebenen Begleitpapieren versehen sein, sofern nicht eine Ausnahme nach den Abschnitten 1.1.3.1 bis 1.1.3.5 gewährt wurde; **5.4.1**: Versandschein für gefährliche Güter einschließlich zugehöriger Informationen; **5.4.3**: schriftliche Weisungen

7.5.4: Vorsichtsmaßnahmen bei Nahrungs-, Genuss- und Futtermitteln; **7.5.7**: Handhabung und Verstauung

8.1.2.1: Zusätzlich zu den gesetzlich vorgeschriebenen Papieren sind folgende Unterlagen in der Beförderungseinheit mitzuführen: a. die in Abschnitt 5.4.1 genannten Versandscheine für alle beförderten gefährlichen Güter und gegebenenfalls die in Abschnitt 5.4.2 vorgesehene Containerladebescheinigung; **b.** die schriftlichen Weisungen nach Abschnitt 5.4.3 für alle beförderten gefährlichen Güter; **8.1.5**: Jede Beförderungseinheit, die gefährliche Güter befördert, muss mit Folgendem ausgestattet sein: **c.** die zur Durchführung der in den schriftlichen Weisungen nach Abschnitt 5.4.3 vorgesehenen zusätzlichen und besonderen Maßnahmen erforderliche Ausrüstung; **8.3.6**: Betrieb des Motors während des Beladens oder Entladens.

Die folgenden Abschnitte des ADR finden keine Anwendung:

a. 1.1.3.6;

b. 3.3;

c. 4.1.4; 4.1.6; 4.1.8; 4.1.10

d. 5.2.2; 5.4.0; 5.4.1; 5.4.3

e. 7.5.4; 7.5.7

f. 8.1.2.1. Unterabschnitte a) und b); 8.1.5. Unterabschnitt c); 8.3.6.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 3 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Die Regelung ist so ausgelegt, dass Privatpersonen ihre "chemischen Kleinabfälle" bei einer einzigen Stelle abgeben können. Dies gilt für Reststoffe wie zum Beispiel Farbstoffreste. Der Gefährlichkeitsgrad wird durch die Wahl des Beförderungsmittels minimiert, was insbesondere die Verwendung besonderer Beförderungselemente und für die Öffentlichkeit deutlich sichtbarer Rauchverbotsschilder einschließt.

In Anbetracht der begrenzten abzugebenden Mengen und der besonderen Art der Verpackung schließt dieser Artikel eine Reihe von Abschnitten des ADR aus. Außerdem sind an anderer Stelle der Regelung zusätzliche Vorschriften vorgesehen.

RO–b1–NL-2

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 1.1.3.6.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Ausnahmen im Zusammenhang mit den je Beförderungseinheit beförderten Mengen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:

Die Bescheinigung über die Schulung des Begleiters und der in Artikel 16 Absatz 1 Buchstabe b) genannte Hinweis befinden sich an Bord des Fahrzeugs. Der Fahrzeugbegleiter besitzt den von der Fahrer-Zertifizierungsstelle CCV ausgestellten Qualifikationsnachweis „Beförderung gefährlicher Abfälle“.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 10, onderdeel a, en 16, onderdeel b, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Angesichts der Vielzahl der in Frage kommenden gefährlichen Haushaltsabfälle muss der Transportunternehmer ungeachtet der geringen abzugebenden Abfallmengen eine Schulungsbescheinigung vorweisen können. Außerdem wird gefordert, dass dem Transportunternehmer ein Qualifikationsnachweis für die Beförderung gefährlicher Abfälle ausgestellt worden ist.

Dadurch soll unter anderem sichergestellt sein, dass der Transportunternehmer zum Beispiel nicht Säuren und Basen zusammenverpackt und dass er mit Zwischenfällen angemessen umzugehen weiß.

RO–b1–NL-3

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 1.1.3.6.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Ausnahmen im Zusammenhang mit den je Beförderungseinheit beförderten Mengen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:

Folgendes wird an Bord des Fahrzeugs mitgeführt: b. schriftliche Weisungen und gemäß dem Anhang der Vorschrift zur Begründung der Regelung zusammengestellte Informationen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 10b van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Da die Regelung Ausnahmen von Abschnitt 1.1.3.6 des ADR ausschließt, sind auch bei geringen Mengen schriftliche Weisungen mitzuführen. Dies wird auf Grund der Vielzahl der abzugebenden gefährlichen Abfälle und der Tatsache, dass diejenigen, die die Abfälle abgeben (Privatpersonen), mit dem Gefährlichkeitsgrad nicht vertraut sind, für notwendig erachtet.

RO–b1–NL-4

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 6.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:

1. Die gefährlichen Haushaltsabfälle dürfen nur in einer dicht verschlossenen Verpackung abgegeben werden, die für den betreffenden Stoff geeignet ist.

    a) Bei Objekten, die unter die Kategorie 6.2 fallen, muss außerdem sichergestellt sein, dass die Verpackung bei Abgabe keine Verletzungsgefahr darstellt.

    b) Für gefährliche Haushaltsabfälle industrieller Herkunft gilt außerdem: Die Verpackung erfolgt in einer Box mit einem Fassungsraum von höchstens 60 Litern, in der die Abfallstoffe nach Gefahrkategorie getrennt sind (kga-box).

2. Die Verpackung muss an der Außenseite frei von gefährlichen Haushaltsabfällen sein.

3. Der Name des Stoffes ist auf der Verpackung anzugeben.

4. Bei jeder Sammlung wird nur eine Box gemäß Punkt 1 Buchstabe b) angenommen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 6 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Dieser Artikel ergibt sich aus Artikel 3, in dem bestimmte Abschnitte des ADR für nicht anwendbar erklärt werden. Bei dieser Regelung bedarf es aufgrund der begrenzten Mengen der beteiligten gefährlichen Stoffe keiner genehmigungspflichtigen Verpackung nach Abschnitt 6.1 des ADR. Stattdessen werden in dem Artikel eine Reihe von Vorschriften festgelegt, von denen eine besagt, dass die gefährlichen Stoffe in dichten Behältern abgegeben werden müssen, so dass ein Aussickern aus der Verpackung verhindert wird.

RO–b1–NL-5

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 6.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:

Das Fahrzeug verfügt über einen Laderaum, der durch eine massive dicke Wand vom Führerhaus getrennt ist, oder über einen Laderaum, der nicht fester Bestandteil des Fahrzeugs ist.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 7, tweede lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Bei dieser Regelung bedarf es aufgrund der begrenzten Mengen der betreffenden gefährlichen Stoffe keiner genehmigungspflichtigen Verpackung nach Abschnitt 6.1 des ADR. Daher enthält dieser Artikel eine zusätzliche Vorschrift, die verhindern soll, dass giftige Dämpfe in das Führerhaus eindringen können.

RO–b1–NL-6

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 6.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:

Der Laderaum eines gedeckten Fahrzeugs verfügt über einen ständig laufenden Sauglüfter im oberen Teil und über Zuluftöffnungen im unteren Teil.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 8, eerste lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Bei dieser Regelung bedarf es aufgrund der begrenzten Mengen der betreffenden gefährlichen Stoffe keiner genehmigungspflichtigen Verpackung nach Abschnitt 6.1 des ADR. Daher enthält dieser Artikel eine zusätzliche Vorschrift, die verhindern soll, dass sich giftige Dämpfe im Laderaum ansammeln können.

RO–b1–NL-7

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 6.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:

1. Das Fahrzeug verfügt über Einheiten, die während der Beförderung

   a) gegen Verrutschen gesichert sind und

   b) mit einem Deckel dicht verschlossen und gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert sind.

2. Punkt 1 Buchstabe b gilt nicht während der Fahrt zu den Sammelstellen oder wenn das Fahrzeug während seiner vorgegebenen Runde steht.

3. Im Fahrzeug ist ein ausreichend groß bemessener Bewegungsraum vorzusehen, damit die gefährlichen Haushaltsabfälle sortiert und auf die verschiedenen Einheiten aufgeteilt werden können.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 9, eerste, tweede en derde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Bei dieser Regelung bedarf es aufgrund der begrenzten Mengen der betreffenden gefährlichen Stoffe keiner genehmigungspflichtigen Verpackung nach Abschnitt 6.1 des ADR. Mit diesem Artikel soll durch den Einsatz von Lagerungseinheiten für die Verpackungen eine einzige Sicherheitsgarantie gegeben werden, indem eine geeignete Lagerungsmethode für jede Kategorie gefährlicher Güter sichergestellt wird.

RO–b1–NL-8

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 6.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:

1. Gefährliche Haushaltsabfälle werden ausschließlich in geeigneten Behältnissen befördert.

2. Für Stoffe und Gegenstände der einzelnen Klassen ist jeweils ein eigenes Behältnis vorhanden.

3. In Bezug auf Stoffe und Gegenstände der Klasse 8 gibt es getrennte Behältnisse für Säuren, Basen und Batterien.

4. Sprühdosen können in verschließbaren Pappkartons untergebracht werden, sofern diese Kartons gemäß Artikel 9 Absatz 1 befördert werden.

5. Wenn Feuerlöschgeräte der Klasse 2 eingesammelt wurden, können sie in demselben Behältnis untergebracht werden wie Sprühdosen, die nicht in Pappkartons gepackt werden.

6. Abweichend von Artikel 9 Absatz 1 ist für die Beförderung von Batterien kein Deckel erforderlich, sofern sie so in das Behältnis gepackt werden, dass alle Batterieöffnungen abgesperrt und nach oben gerichtet sind.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 14 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Dieser Artikel ergibt sich aus Artikel 3, in dem bestimmte Abschnitte des ADR für nicht anwendbar erklärt werden. Bei dieser Regelung bedarf es keiner genehmigungspflichtigen Verpackung nach Abschnitt 6.1 des ADR. In diesem Artikel werden die Vorschriften für Behältnisse niedergelegt, in denen gefährliche Haushaltsabfälle zwischengelagert werden.

RO–b1–NL-9

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 6.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:

1. Für die Beförderung von Sprühdosen bestimmte Behältnisse oder Boxen müssen wie folgt deutlich gekennzeichnet sein:

   a) bei Sprays der Klasse 2, die in Pappkartons gesammelt werden: mit der Aufschrift „SPUITBUSSEN“ (Sprühdosen)

   b) bei Feuerlöschgeräten und Sprühdosen der Klasse 2: mit der Kennzeichnung Nr. 2,2

   c) bei Feuerlöschgeräten und Sprühdosen der Klasse 3: mit der Kennzeichnung Nr. 3

   d) bei Farbresten der Klasse 4.1: mit der Kennzeichnung Nr. 4,1

   e) bei schädlichen Stoffen der Klasse 6.1: mit der Kennzeichnung Nr. 6,1

   f) bei Gegenständen der Klasse 6.2: mit der Kennzeichnung Nr. 6.2;

   g) bei ätzenden Stoffen und Gegenständen der Klasse 8: mit der Kennzeichnung Nr. 8 und außerdem:

   h) bei alkalischen Stoffen: mit der Aufschrift „BASEN“ (Basen)

   i) bei sauren Stoffen: mit der Aufschrift „ZUREN“ (Säuren)

   j) bei Batterien: mit der Aufschrift „ACCU'S“ (Batterien).

2. Dieselben Kennzeichnungen und Aufschriften müssen gut sichtbar an den verschließbaren Unterteilungen im Innern des Fahrzeugs angebracht sein, in denen die Behältnisse untergebracht werden können.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 15 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Dieser Artikel ergibt sich aus Artikel 3, in dem bestimmte Abschnitte des ADR für nicht anwendbar erklärt werden. Bei dieser Regelung bedarf es keiner genehmigungspflichtigen Verpackung nach Abschnitt 6.1 des ADR. In diesem Artikel werden die Vorschriften für die Bezeichnung von Behältnissen niedergelegt, in denen gefährliche Haushaltsabfälle zwischengelagert werden.

RO–b1–NL-10

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 7.5.4.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorsichtsmaßnahmen bei Nahrungs-, Genuss- und Futtermitteln

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:

1. Die Beförderung von Nahrungs- und Futtermitteln zusammen mit gefährlichen Haushaltsabfällen ist verboten.

2. Während des Einsammelns muss das Fahrzeug stehen.

3. Während der Fahrt oder während des Haltens zum Einsammeln muss eine orangefarbene Leuchte am Fahrzeug blinken.

4. Während des Einsammelns an einer entsprechend gekennzeichneten festen Stelle muss der Motor abgestellt werden und kann abweichend von Punkt 3 das Blinklicht ausgeschaltet werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 13 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Das Verbot in Abschnitt 7.5.4 des ADR wird hier ausgeweitet, da angesichts der Vielzahl der abzugebenden Stoffe praktisch immer ein Stoff der Klasse 6.1 vorhanden ist.

RO–b1–NL-11

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 7.5.9.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Rauchverbot

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: An den Längsseiten und hinten am Fahrzeug müssen deutlich erkennbar Rauchverbotsschilder angebracht sein.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 9, vierde lid, van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Da die Regelung die Abgabe gefährlicher Stoffe durch Privatpersonen einschließt, ist in Artikel 9 Absatz 4 vorgesehen, dass deutlich erkennbare Rauchverbotsschilder anzubringen sind.

RO–b1–NL-12

Betrifft: Regelung für die Beförderung gefährlicher Haushaltsabfälle 2002

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 8.1.5.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verschiedene Einrichtungen

Jede Beförderungseinheit, die gefährliche Güter befördert, muss mit Folgendem ausgerüstet sein:

a) mindestens einem Hemmschuh je Fahrzeug, wobei die Größe des Hemmschuhs der Fahrzeugmasse und dem Raddurchmesser entsprechen muss;

b) der zur Durchführung der in den Sicherheitshinweisen gemäß Abschnitt 5.4.3 vorgesehenen allgemeinen Maßnahmen erforderlichen Ausrüstung:

- zwei getrennten aufrecht stehenden Warnsignalen (z. B. reflektierende Kegel, Warndreiecke oder orangefarbene Blinkleuchten, die unabhängig von der elektrischen Anlage des Fahrzeugs sind)
- einer Sicherheitsjacke oder sonstiger Sicherheitskleidung guter Qualität (z. B. wie in der europäischen Norm EN 471 beschrieben) für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung
- einer Handtaschenlampe (siehe auch Abschnitt 8.3.4) für jedes Mitglied der Fahrzeugbesatzung
- Atemschutzausrüstung gemäß der zusätzlichen Anforderung S7 (siehe Kapitel 8.5), wenn diese zusätzliche Vorschrift gemäß den Angaben in Spalte 19 der Tabelle A des Kapitels 3.2 anwendbar ist

c) der zur Durchführung der in den schriftlichen Weisungen gemäß Abschnitt 5.4.3 vorgesehenen zusätzlichen und besonderen Maßnahmen erforderlichen Ausrüstung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: In Reichweite eines jeden Mitglieds der Fahrzeugbesatzung wird ein Sicherheitskit aus folgenden Bestandteilen mitgeführt:

a) dicht abschließende Schutzbrille

b) Atemschutzmaske

c) säurebeständige, säurefeste Overalls oder Schürzen

d) Kunstgummihandschuhe

e) säurefeste, säurebeständige Stiefel oder Sicherheitsschuhe und

f) Flasche mit destilliertem Wasser zum Ausspülen der Augen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Artikel 11 van de Regeling vervoer huishoudelijk gevaarlijk afval 2002

Anmerkungen: Angesichts der Vielzahl der abzugebenden gefährlichen Stoffe sind zusätzliche Anforderungen an die vorgeschriebene Sicherheitsausrüstung vorgesehen, die über die Vorschriften des Abschnitts 8.1.5 des ADR hinausgehen.

SE Schweden

RO–b1–SE–1

Betrifft: Beförderung gefährlicher Abfälle zu Entsorgungsanlagen für gefährliche Abfälle

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 2, 5.2 und 6.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Kennzeichnung und Etikettierung sowie Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Rechtsvorschriften umfassen vereinfachte Einstufungskriterien, weniger strenge Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen und geänderte Etikettierungs- und Kennzeichnungsvorschriften.

Anstatt gefährliche Abfälle entsprechend der ADR einzustufen, werden sie verschiedenen Abfallgruppen zugeordnet. Jede Abfallgruppe enthält Stoffe, die nach der ADR zusammen verpackt werden können (Mischverpackungen).

Jede Verpackung ist anstatt mit der UN-Nummer mit dem Code der entsprechenden Abfallgruppe zu kennzeichnen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

Anmerkungen: Diese Vorschriften dürfen nur für die Beförderung gefährlicher Abfälle von öffentlichen Anlagen für die stoffliche Verwertung zu Entsorgungsanlagen für gefährliche Abfälle angewendet werden.

RO–b1–SE-2

Betrifft: Name und Anschrift des Empfängers im Beförderungsdokument

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Allgemeine, für das Beförderungsdokument vorgeschriebene Angaben

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Gemäß den nationalen Rechtsvorschriften sind Name und Anschrift des Empfängers nicht erforderlich, wenn leere ungereinigte Verpackungen als Teil eines Verteilersystems zurückgegeben werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

Anmerkungen: Zurückgegebene leere ungereinigte Verpackungen werden in den meisten Fällen noch immer kleine Mengen gefährlicher Stoffe enthalten.
Diese Ausnahme wird hauptsächlich von Industriebetrieben in Anspruch genommen, wenn sie leere ungereinigte Gasbehälter im Austausch gegen volle zurückgeben.

RO–b1–SE-3

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter in unmittelbarer Nähe von Industriestandorten, einschließlich Beförderung auf öffentlichen Straßen zwischen verschiedenen Teilen der Standorte

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Anhänge A und B

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf öffentlichen Straßen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Beförderung in unmittelbarer Nähe von Industriestandorten, einschließlich Beförderung auf öffentlichen Straßen zwischen verschiedenen Teilen der Standorte. Die Ausnahmen betreffen die Etikettierung und Kennzeichnung von Versandstücken, die Beförderungsdokumente, die Fahrerbescheinigung und die Bescheinigung über die Genehmigung gemäß Teil 9.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

Anmerkungen: Es gibt verschiedene Fälle, in denen gefährliche Güter zwischen Gebäuden befördert werden, die an gegenüberliegenden Seiten einer öffentlichen Straße liegen. Bei dieser Art der Beförderung handelt es sich nicht um die Beförderung gefährlicher Güter auf einer privaten Straße, daher sollten für sie die einschlägigen Vorschriften gelten. Vergleiche auch Richtlinie 96/49/EG, Artikel 6 Absatz 14.

RO–b1–SE-4

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter, die von den Behörden beschlagnahmt wurden

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Anhänge A und B

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Ausnahmen von den Vorschriften sind zulässig, wenn sie aus Gründen des Arbeitsschutzes, wegen Risiken bei der Entladung, aufgrund vorgelegter Beweise usw. gerechtfertigt sind.

Ausnahmen von den Vorschriften sind nur zulässig, wenn bei der normalen Beförderung ein ausreichendes Sicherheitsniveau gewährleistet ist.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

Anmerkungen: Diese Ausnahmen dürfen nur von den Behörden, die gefährliche Güter beschlagnahmen, in Anspruch genommen werden.

Diese Ausnahme gilt für die örtliche Beförderung z.B. von Gütern, die von der Polizei beschlagnahmt wurden, z. B. Sprengstoffe oder Diebesgut. Das Problem bei diesen Arten von Gütern ist, dass ihre Einstufung nie gesichert ist. Ferner sind diese Güter häufig nicht entsprechend dem ADR verpackt, gekennzeichnet oder etikettiert. Die Polizei führt jedes Jahr mehrere Hundert solcher Beförderungen durch.

Geschmuggelte alkoholische Getränke müssen von dem Ort, an dem sie beschlagnahmt werden zu einer amtlichen Lagereinrichtung und von da zu einer Vernichtungsanlage befördert werden, wobei die letzteren relativ weit voneinander entfernt sein können. Die zulässigen Ausnahmen sind: a) die Verpackungen brauchen nicht einzeln gekennzeichnet zu werden, und b) es brauchen keine genehmigungspflichtigen Verpackungen verwendet zu werden. Dagegen müssen die einzelnen Paletten mit diesen Versandstücken ordnungsgemäß gekennzeichnet werden. Alle anderen Vorschriften sind zu erfüllen. Es werden jedes Jahr etwa 20 solcher Beförderungen durchgeführt.

RO–b1–SE-5

Betrifft: Beförderung gefährlicher Güter in und in unmittelbarer Nähe von Häfen

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 8.1.2, 8.1.5, 9.1.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: In der Beförderungseinheit mitzuführende Dokumente; alle Beförderungseinheiten, die gefährliche Güter befördern, müssen mit den entsprechenden Ausrüstungen ausgestattet sein; Fahrzeugzulassung.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften:
Die Dokumente (außer der Fahrerbescheinigung) brauchen nicht in der Beförderungseinheit mitgeführt zu werden.
Eine Beförderungseinheit braucht nicht mit der unter 8.1.5 vorgeschriebenen Ausrüstung ausgestattet zu sein.
Für Zugmaschinen ist keine Betriebserlaubnis erforderlich.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

Anmerkungen: Vergleiche Richtlinie 96/49/EG, Artikel 6 Absatz 14

RO–b1–SE-6

Betrifft: ADR-Ausbildungsbescheinigung der Inspektoren

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 8.2.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Die Fahrzeugführer müssen an entsprechenden Schulungen teilnehmen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Inspektoren, die die jährliche technische Inspektion der Fahrzeuge durchführen, brauchen weder an den unter 8.2 genannten Ausbildungskursen teilzunehmen noch Inhaber der ADR-Ausbildungsbescheinigung zu sein.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

Anmerkungen: Es kann vorkommen, dass Fahrzeuge, die bei der technischen Inspektion überprüft werden, gefährliche Güter, z.B. ungereinigte leere Tanks, geladen haben.
Die Vorschriften unter 1.3 und 8.2.3 finden weiter Anwendung.

RO–b1–SE-7

Betrifft: Örtliche Verteilung von UN 1202, 1203 und 1223 in Tanklastzügen

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1.1.6, 5.4.1.4.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Für leere ungereinigte Tanks und Tankcontainer gilt die Beschreibung gemäß 5.4.1.1.6. Name und Anschrift mehrerer Empfänger können in anderen Dokumenten angegeben werden.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Für leere ungereinigte Tanks und Tankcontainer ist die Beschreibung gemäß 5.4.1.1.6 in dem Beförderungsdokument nicht erforderlich, wenn im Beladungsplan für die Menge des Stoffes 0 angegeben ist. Name und Anschrift der Empfänger brauchen in den an Bord des Fahrzeugs mitgeführten Dokumenten nicht angegeben zu werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

RO–b1–SE-8

Betrifft: Beförderung leerer ungereinigter Lagertanks, die nicht zur Beförderung bestimmt sind

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4.1.1.1, 6.8, 8.2.2.8.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungsdokument, Vorschriften für den Bau, die Prüfung usw. von Tanks sowie Fahrerbescheinigung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Stoffe nach UN 1202, 1203, 1223 und 1965 können in Lagertanks befördert werden, die nicht zur Beförderung bestimmt sind. Die Tanks müssen geleert werden.

Die Beförderungseinheit ist wie ein Tankfahrzeug mit dem entsprechenden Stoff zu kennzeichnen. Der Fahrer muss Inhaber einer Bescheinigung gemäß 8.2.2.7.1 sein.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

Anmerkungen: Diese Ausnahme findet Anwendung, wenn Lagertanks beispielsweise zu Reparatur- oder Wartungszwecken befördert werden müssen.

Durch diese Ausnahme sollen Umweltauswirkungen vermieden werden, die im Zusammenhang mit der Reinigung leerer Tanks vor der Beförderung entstehen könnten.

Diese Ausnahme gilt für kleine Mengen. Diese Art der Beförderung ist häufig örtlich begrenzt, kann jedoch in seltenen Fällen im wenig besiedelten Nordschweden über 300 km erfolgen.

Beförderungsbedingungen: An dem Lagertank befestigte Einrichtungen müssen so angebracht sein, dass sie während der Beförderung nicht beschädigt werden können. Dokumente, aus denen hervorgeht, dass der Lagertank für den entsprechenden Stoff genehmigt wurde, sind in dem Fahrzeug mitzuführen. Die Verbindungen und Befestigungen zur Sicherung des Lagertanks an dem Fahrzeug müssen so ausgelegt sein, dass sie einen Tank mit dem doppelten Gewicht halten können. Gleichzeitig mit dem Tank dürfen auf dem Fahrzeug keine entzündbaren Stoffe befördert werden.

RO–b1–SE-9

Betrifft: Örtliche Beförderung im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Standorten oder Baustellen

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 5.4, 6.8 und 9.1.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungsdokument; Bau von Tanks, Betriebserlaubnis

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der örtlichen Beförderung im Zusammenhang mit landwirtschaftlichen Standorten oder Baustellen brauchen folgende Vorschriften nicht eingehalten zu werden:
- Die Deklarierung als gefährliche Stoffe ist nicht erforderlich
- Ältere Tanks/Container, die nicht gemäß den Vorschriften von Kapitel 6.8, sondern nach älteren nationalen Rechtsvorschriften gebaut und auf Mannschaftswagen befestigt wurden, dürfen weiter verwendet werden
- Ältere Tanklastwagen, die nicht den Vorschriften von 6.7 oder 6.8 genügen und zur Beförderung von Stoffen nach UN 1268, 1999, 3256 und 3257 bestimmt sind, mit oder ohne Ausrüstung zum Aufbringen des Straßenbelags, dürfen zur örtlichen Beförderung und in unmittelbarer Nähe der Straßenbauarbeiten weiter verwendet werden
- Betriebserlaubnisbescheinigungen für Mannschaftswagen und Tankfahrzeuge mit oder ohne Ausrüstung zum Aufbringen des Straßenbelags sind nicht erforderlich.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

Anmerkungen: Ein Mannschaftswagen ist eine Art Wohnmobil für die Belegschaft mit Mannschaftsraum, der mit einem nicht genehmigungspflichtigen Tank/Container für Dieselkraftstoff zum Antrieb forstwirtschaftlicher Zugmaschinen ausgerüstet ist.

RO–b1–SE-10

Betrifft: Beförderung von Sprengstoffen in Tanks

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 4.1.4

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Sprengstoffe dürfen nur in Verpackungen gemäß Abschnitt 4.1.4 verpackt werden

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Zulassung von Fahrzeugen für die Beförderung von Sprengstoffen in Tanks erfolgt durch die zuständige nationale Behörde. Beförderungen sind nur dann zulässig, wenn die betreffenden Sprengstoffe in der Verordnung aufgeführt sind, oder wenn die zuständige Behörde eine Sondergenehmigung erteilt.

Mit Sprengstoffen beladene Tankfahrzeuge müssen gemäß den Abschnitten 5.3.2.1.1, 5.3.1.1.2 und 5.3.1.4 gekennzeichnet und etikettiert werden. In der Beförderungseinheit darf nur ein Fahrzeug mit gefährlichen Gütern beladen sein.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang S — Sondervorschriften für den innerstaatlichen Gefahrguttransport auf der Straße, erlassen gemäß dem Gesetz über den Gefahrguttransport und der schwedischen Verordnung SÄIFS 1993:4.

Anmerkungen: Dies gilt nur für innerstaatliche und überwiegend örtlich begrenzte Beförderungen. Die betreffenden Regelungen waren bereits vor dem EU-Beitritt Schwedens in Kraft.
Beförderungen von Sprengstoffen in Tanks werden nur von zwei Unternehmen durchgeführt. Demnächst soll eine Umstellung auf Emulsionen erfolgen.
Vormals Ausnahme Nr. 84.

RO–b1–SE-11

Betrifft: Fahrerbescheinigung

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 8.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Ausbildung der Fahrzeugbesatzung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Fahrerausbildung ist mit den unter 8.2.1.1 genannten Fahrzeugen nicht zulässig.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang S — Sondervorschriften für den innerstaatlichen Gefahrguttransport auf der Straße, erlassen gemäß dem Gesetz über den Gefahrguttransport

Anmerkungen: Örtlich begrenzte Beförderungen

RO–b1–SE-12

Betrifft: Beförderung von UN 0335 FEUERWERKSKÖRPER.

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Anhang B, Abschnitt 7.2.4, V2 (1).

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für den Einsatz von EX/II- und EX/III-Fahrzeugen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Bei der Beförderung von UN 0335 FEUERWERKSKÖRPERN gilt die Sondervorschrift V2 (1) unter 7.2.4 nur für eine Nettoexplosivstoffmasse über 3000 kg (4000 kg mit Anhänger), sofern die Feuerwerkskörper gemäß der Klassifizierungstabelle für Feuerwerkskörper unter 2.1.3.5.5 in der 14. überarbeiteten Auflage der UN-Empfehlungen über den Transport gefährlicher Güter (UN-Recommendations on the Transport of Dangerous Goods) als UN 0335 klassifiziert wurden.

Eine solche Zuordnung muss mit Zustimmung der zuständigen Behörde erfolgen. Die Klassifizierung wird in der Beförderungseinheit überprüft.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Anhang S — Sondervorschriften für den innerstaatlichen Gefahrguttransport auf der Straße, erlassen gemäß dem Gesetz über den Gefahrguttransport

Anmerkungen: Die Beförderung von Feuerwerkskörpern ist auf zwei kurze Zeiträume im Jahr beschränkt (zum Jahreswechsel und Ende April/Anfang Mai). Die Beförderung von den Versendern zu den Umschlagplätzen (Terminals) kann ohne große Probleme mit dem bisherigen Bestand an Fahrzeugen mit EX-Genehmigung erfolgen. Die Verteilung der Feuerwerkskörper vom Umschlagplatz an die Einkaufszentren und die Beförderung überschüssiger Feuerwerkskörper zurück zum Umschlagplatz ist mangels Fahrzeugen mit EX-Genehmigung eingeschränkt. Die Transportunternehmen haben kein Interesse daran, in diese Genehmigungen zu investieren, da sie ihre Ausgaben nicht erstattet bekommen. Dadurch ist die gesamte Existenz der Versender von Feuerwerkskörpern gefährdet, da sie ihre Erzeugnisse nicht vermarkten können.

Diese Ausnahmeregelung kann nur angewandt werden, wenn die Klassifizierung der Feuerwerkskörper auf der Grundlage der Liste in den UN-Empfehlungen erfolgt ist, damit die aktuellste Klassifizierung zugrunde gelegt wird.

Eine vergleichbare Ausnahme für UN 0336 FEUERWERKSKÖRPER wurde einbezogen in die Sondervorschrift 651, Abschnitt 3.3.1 des ADR 2005.

UK Vereinigtes Königreich

RO–b1–UK–1

Betrifft: Überquerung öffentlicher Straßen durch gefährliche Güter befördernde Fahrzeuge (N8)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Anhänge A und B

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf öffentlichen Straßen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Nichtanwendung der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter auf Privatgelände, das von einer Straße durchquert wird.Für Klasse 7 gilt diese Ausnahme nicht für die Bestimmungen der Radioactive Material (Road Transport) Regulations 2002.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.3 Schedule 2 (3)(b); Carriage of Explosives by Road Regulations 1996, reg. 3(3)(b)

Anmerkungen: Eine solche Situation kann leicht eintreten, wenn Güter zwischen Privatgebäuden befördert werden, die auf beiden Seiten einer Straße gelegen sind. Dabei handelt es sich nicht um die Beförderung gefährlicher Güter auf einer öffentlichen Straße im üblichen Sinn, und keine der Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter findet in einem solchen Fall Anwendung.

RO–b1–UK-2

Betrifft: Ausnahme von dem Verbot für den Fahrer oder seinen Assistenten, Verpackungen mit gefährlichen Gütern in einer örtlichen Verteilerkette vom Verteilerlager zum Einzelhändler oder Endverbraucher und vom Einzelhändler zum Endverbraucher zu öffnen (außer für Klasse 7) (N11)

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: 8.3.3

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verbot für den Fahrer oder seinen Assistenten, gefährliche Güter enthaltende Verpackungen zu öffnen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Das Verbot, Verpackungen zu öffnen, wird eingeschränkt durch die Klausel „sofern vom Transportunternehmen nicht ausdrücklich gestattet“.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Carriage of Dangerous Goods by Road Regulations 1996, reg.12 (3).

Anmerkungen: Wörtlich genommen kann das Verbot in dem im Anhang angeführten Wortlaut zu schwerwiegenden Problemen für den Einzelhandel führen.

RO–b1–UK-3

Betrifft: Alternative Beförderungsvorschriften für Fässer aus Naturholz zur Beförderung von UN 3065 der Verpackungsgruppe III

Bezugnahme auf Anhang I.I dieser Richtlinie: Kapitel 1.4, 4.1, 5.2 und 5.3.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpackungs- und Kennzeichnungsvorschriften

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Lässt die Beförderung alkoholischer Getränke mit mindestens 24 und höchstens 70 Vol.-% Alkoholgehalt (Verpackungsgruppe III) in nicht UN-zugelassenen Fässern aus Naturholz ohne Gefahrzettel zu, für die strengere Lade- und Fahrzeugvorschriften gelten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7 (13) and (14).

Anmerkungen: Es handelt sich hierbei um ein hochwertiges verbrauchsteuerpflichtiges Produkt, das zwischen der Destillerie und dem Zolllager in verschlusssicheren Fahrzeugen befördert werden muss, die mit offiziellen Zollsiegeln versehen sind. Die Lockerung der Verpackungs- und Kennzeichnungsvorschriften wird in den zusätzlichen Sicherheitsvorschriften berücksichtigt.

II

Beförderung im Eisenbahnverkehr

II.1 RID

Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID), die Anhang C des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) bildet, in der ab 1. Januar 2009 geltenden Fassung.

II.2 Zusätzliche Übergangsbestimmungen

1. Die Mitgliedstaaten können auf der Grundlage von Artikel 4 der Richtlinie 96/49/EG angenommene Ausnahmeregelungen bis zum 31. Dezember 2010 bzw. so lange beibehalten, bis Anhang II.1 entsprechend den in diesem Artikel genannten Empfehlungen der Vereinten Nationen für die Beförderung gefährlicher Güter geändert wurde, falls dies früher geschieht.

2. Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet die Benutzung von Wagen und Kesselwagen mit einer Spurweite von 1520 mm gestatten, die vor dem 1. Juli 2005 gebaut wurden, wenn sie zwar nicht dieser Richtlinie entsprechen, aber nach den am 30. Juni 2005 geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften gebaut wurden, sofern diese Tanks und Fahrzeuge auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.

3. Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet die Benutzung von Wagen und Kesselwagen gestatten, die vor dem 1. Januar 1997 gebaut wurden, wenn sie zwar nicht dieser Richtlinie entsprechen, aber nach den am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften gebaut wurden, sofern diese Tanks und Fahrzeuge auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.

   Am oder nach dem 1. Januar 1997 gebaute Tanks und Wagen, die nicht dieser Richtlinie entsprechen, deren Herstellung aber den Anforderungen der zum Zeitpunkt ihres Baus geltenden Richtlinie 96/49/EG genügt, dürfen weiterhin für innerstaatliche Beförderungen verwendet werden.

4. Jeder Mitgliedstaat kann in seinem Gebiet die Benutzung von Druckfässern, Flaschenbündeln und Tanks, die vor dem 1. Juli 2007 gebaut wurden, bzw. von anderen Behältern, die vor dem 1. Juli 2003 gebaut wurden, gestatten, wenn sie zwar nicht dieser Richtlinie entsprechen, aber nach den zum Zeitpunkt ihres Baus, jedoch nur bis zum 1. Juli 2005 (für Druckfässer, Flaschenbündel und Tanks) bzw. bis zum 1. Juli 2001 (für andere Behälter) geltenden innerstaatlichen Vorschriften gebaut wurden, sofern diese Ausrüstungen auf dem erforderlichen Sicherheitsstand gehalten werden.

5. Die Mitgliedstaaten, in denen regelmäßig Umgebungstemperaturen von weniger als -20 °C auftreten, können in ihrem Gebiet jedoch bezüglich der Betriebstemperaturen des für Kunststoffverpackungen, Tanks und ihre Ausrüstung, die für die innerstaatliche Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn bestimmt sind, verwendeten Materials strengere Vorschriften festlegen, bis Bestimmungen über die angemessenen Referenztemperaturen für die verschiedenen Klimazonen in Anhang II.1 aufgenommen worden sind.

6. Jeder Mitgliedstaat kann von dieser Richtlinie abweichende einzelstaatliche Rechtsvorschriften hinsichtlich der Referenztemperatur für die Beförderung von Flüssiggas und Flüssiggasmischungen in seinem Gebiet so lange beibehalten, bis im Rahmen europäischer Normen Vorschriften bezüglich der Referenztemperaturen für die verschiedenen Klimazonen festgelegt und in Anhang II.1 dieser Richtlinie Verweise auf diese Normen aufgenommen worden sind.

7. Jeder Mitgliedstaat kann für Beförderungen in seinem Gebiet seine am 31. Dezember 1996 geltenden innerstaatlichen Rechtsvorschriften beibehalten, nach denen anstelle der gemäß Anhang II.1 vorgeschriebenen Nummer zur Kennzeichnung der Gefahr ein Sofortmaßnahmen-Code oder eine Gefahrenkarte anzugeben bzw. anzubringen ist.

8. Bei Beförderungen durch den Ärmelkanal-Tunnel können Frankreich und das Vereinigte Königreich strengere Vorschriften als in dieser Richtlinie vorgesehen anwenden.

9. Diese Richtlinie beeinträchtigt nicht das Recht der Mitgliedstaaten, für ihr Gebiet Regelungen für die Beförderung gefährlicher Güter mit der Eisenbahn zu treffen, die von oder nach den Vertragsparteien der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen (OSJD) sind, die nicht Vertragsparteien des COTIF sind, durchgeführt werden. Diese Regelungen gelten nur für Beförderungen gefährlicher Güter mit Wagen, die zum Eisenbahnverkehr in einem Staat zugelassen sind, der nicht Vertragspartei des COTIF ist. Durch geeignete Maßnahmen und Auflagen stellen die betreffenden Mitgliedstaaten sicher, daß ein der Regelung des RID gleichwertiger Sicherheitsstandard gewahrt bleibt.

II.3. Zusätzliche innerstaatliche Bestimmungen

Ausnahmeregelungen für Mitgliedstaaten für die Beförderung gefährlicher Güter in ihrem Gebiet auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 2.

Nummerierung der Ausnahmen: RA-a/b1/b2-MS-nn
RA = Eisenbahn
a/b1/b2= Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a/b1/b2
MS = Abkürzung des Mitgliedstaats
Nn = laufende Nummer

Auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe a

DE Deutschland

RA–a–DE–1

Betrifft: Ausnahme für kleine Mengen bestimmter Güter für den privaten Gebrauch

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: Tabelle in Kapitel 3.2 für bestimmte UN-Nummern der Klassen 1 bis 9.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderungsgenehmigung und -bestimmungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 1 bis 9; Ausnahme für sehr kleine Mengen verschiedener Güter in Verpackungen und Mengen für den privaten Gebrauch; maximal 50 kg je Beförderungseinheit; es gelten die allgemeinen Verpackungsvorschriften für Innenverpackungen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 3

Anmerkungen: Ausnahme befristet bis 31.12.2004.

Listennummer 14*.

RA–a–DE-2

Betrifft: Zusammenpackungszulassung

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 4.1.10.4 MP2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verbot der Zusammenpackung von Gütern

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 1.4S, 2, 3 und 6.1; erlaubt wird die Zusammenpackung von Gütern der Klasse 1.4S (Patronen für kleine Waffen), Aerosolen (Klasse 2) und Pflegemitteln der Klassen 3 und 6.1 (aufgeführte UN-Nummern) sowie ihr Verkauf in der Verpackungsgruppe II und in kleinen Mengen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 21

Anmerkungen: Listennummern 30*, 30a, 30b, 30c, 30d, 30e, 30f, 30g.

FR Frankreich

RA–a–FR–1

Betrifft: Beförderung von aufgegebenem Gepäck in Reisezügen.

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 7.7

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: RID-Stoffe und -Gegenstände, die von der Gepäckbeförderung ausgeschlossen sind.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: RID-Stoffe und -Gegenstände, die als Expressgut befördert werden dürfen, können als Gepäck in Reisezügen befördert werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer — Article 18.

RA–a–FR-2

Betrifft: Pakete mit gefährlichen Stoffen, die von Fahrgästen in Zügen mitgeführt werden.

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 7.7

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: RID-Stoffe und -Gegenstände, die von der Beförderung als Handgepäck ausgeschlossen sind.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung von als Handgepäck mitgeführten Paketen mit gefährlichen Stoffen, die zur persönlichen oder beruflichen Verwendung der Fahrgäste bestimmt sind, ist vorbehaltlich bestimmter Bedingungen zulässig; es gelten lediglich die Bestimmungen für die Verpackung, Kennzeichnung und Etikettierung von Paketen gemäß 4.1, 5.2 und 3.4.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer — Article 19.

Anmerkungen: Tragbare Gasbehälter sind für Patienten mit Atembeschwerden in der für eine Fahrt erforderlichen Menge zulässig.

RA–a–FR-3

Betrifft: Beförderung für die Erfordernisse des Frachtführers.

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 5.4.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Frachtbrief für die Beförderung gefährlicher Güter und damit zusammenhängende Informationen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Beförderung von Mengen für die Erfordernisse des Frachtführers unterliegt bis zu den in 1.1.3.6 genannten Höchstmengen nicht der Deklarationspflicht.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer — Article 20.2.

RA–a–FR-4

Betrifft: Befreiung bestimmter Postwaggons von der Kennzeichnungspflicht.

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 5.3.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpflichtung, auf der äußeren Oberfläche der Waggons Gefahrzettel anzubringen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Nur Postwagen, die mehr als 3 Tonnen Stoffe der gleichen Klasse befördern (außer 1, 6.2 und 7) sind zu kennzeichnen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer — Article 21.1.

RA–a–FR-5

Betrifft: Befreiung von Waggons zur Beförderung von Kleincontainern von der Kennzeichnungspflicht.

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 5.3.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpflichtung, auf der äußeren Oberfläche der Waggons Gefahrzettel anzubringen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Sind die an den Kleincontainern befestigten Etiketten deutlich lesbar, brauchen die Waggons nicht gekennzeichnet zu werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer — Article 21.2.

RA–a–FR-6

Betrifft: Befreiung von Waggons zur Beförderung von mit Versandstücken beladenen Straßenfahrzeugen von der Kennzeichnungspflicht.

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 5.3.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Verpflichtung, auf der äußeren Oberfläche der Waggons Gefahrzettel anzubringen.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Sind die an den Straßenfahrzeugen befestigten Gefahrzettel deutlich lesbar, brauchen die Waggons nicht gekennzeichnet zu werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Arrêté du 5 juin 2001 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer — Article 21,3.

SE Schweden

RA–a–SE–1

Betrifft: Ein Güterwagen, der gefährliche Güter als Expressgut befördert, braucht nicht mit Gefahrzetteln gekennzeichnet zu werden.

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 5.3.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Güterwagen, die gefährliche Güter befördern, müssen mit Gefahrzetteln gekennzeichnet werden.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Ein Güterwagen, der gefährliche Güter als Expressgut befördert, braucht nicht mit Gefahrzetteln gekennzeichnet zu werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

Anmerkungen: Die RID sieht für Güter, die als Expressgut bezeichnet werden, mengenmäßige Begrenzungen vor. Somit sind von dieser Regelung nur kleine Mengen betroffen.

UK Vereinigtes Königreich

RA–a–UK-1

Betrifft: Beförderung bestimmter, leicht radioaktiver Gegenstände wie Uhren, Rauchdetektoren, Taschenkompasse.

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: Die meisten RID-Vorschriften.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Vorschriften für die Beförderung von Stoffen der Klasse 7

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Vollständige Befreiung von den Bestimmungen der nationalen Vorschriften für bestimmte Industrieprodukte, die begrenzte Mengen an radioaktiven Stoffen enthalten.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999.

Anmerkungen: Bei dieser Ausnahme handelt es sich um eine kurzfristige Maßnahme, die nach der Einbeziehung der IAEO-Vorschriften in die RID nicht mehr erforderlich sein wird.

RA–a–UK-2

Betrifft: Lockerung der Beförderungsbeschränkungen bei Zusammenladung von Sprengstoffen sowie von Sprengstoffen mit anderen gefährlichen Gütern in Waggons, Fahrzeugen und Containern

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 7.5.2.1 und 7.5.2.2

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beschränkungen bei bestimmten Arten der Zusammenladung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die nationalen Rechtsvorschriften sind weniger streng hinsichtlich der Zusammenladung von Sprengstoffen, vorausgesetzt, die Beförderung kann ohne Gefährdung durchgeführt werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Packaging, Labelling and Carriage of Radioactive Material by Rail Regulations 1996, reg 2(6) as amended by Schedule 5 of the Carriage of Dangerous Goods (Amendment) Regulations 1999.

Anmerkungen: Das Vereinigte Königreich möchte einige Varianten zu den Vorschriften über die Zusammenladung von Sprengstoffen sowie die Zusammenladung von Sprengstoffen mit anderen gefährlichen Gütern einführen. Die Varianten sollen jeweils eine mengenmäßige Begrenzung eines oder mehrerer Bestandteile der Ladung enthalten und nur zulässig sein, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen wurden, um zu verhindern, dass die Sprengstoffe

mit anderen gefährlichen Gütern in Berührung kommen oder durch die Zusammenladung mit solchen Gütern anderweitige Gefahren entstehen.

Beispiele für Varianten, die das Vereinigte Königreich zulassen möchte:

1. Sprengstoffe, die den UN-Nummern 0029, 0030, 0042, 0065, 0081, 0082, 0104, 0241, 0255, 0267, 0283, 0289, 0290, 0331, 0332, 0360 oder 0361 zugeordnet werden, können im gleichen Wagen befördert werden wie gefährliche Stoffe, die der UN-Nummer 1942 zugeordnet werden. Die Menge der Stoffe der UN-Nummer 1942, die befördert werden darf, ist zu begrenzen, indem diese einem Sprengstoff 1.1D gleichgestellt werden.

2. Sprengstoffe, die den UN-Nummern 0191, 0197, 0312, 0336, 0403, 0431 oder 0453 zugeordnet werden, können in demselben Fahrzeug befördert werden wie gefährliche Stoffe (ausgenommen entzündbare Gase, infektiöse Stoffe und Giftstoffe) in der Beförderungsklasse 2 oder gefährliche Stoffe in der Beförderungsklasse 3 oder einer Kombination von diesen, sofern die Gesamtmasse oder das Gesamtvolumen der gefährlichen Stoffe in der Beförderungsklasse 2 nicht mehr als 500 Kilogramm bzw. Liter und die Nettogesamtmasse dieser Sprengstoffe nicht mehr als 500 Kilogramm betragen.

3. 1.4G-Sprengstoffe können mit entzündbaren Flüssigkeiten oder entzündbaren Gasen in der Beförderungsklasse 2 oder nicht entzündbaren, nicht giftigen Gasen in der Beförderungsklasse 3 oder in einer beliebigen Kombination von diesen im gleichen Wagen befördert werden, vorausgesetzt die Gesamtmasse oder das Gesamtvolumen der gefährlichen Stoffe zusammengenommen beträgt nicht mehr als 200 kg bzw. l und die Nettogesamtmasse der Sprengstoffe beträgt nicht mehr als 20 kg.

4. Sprengkörper, die den UN-Nummern 0106, 0107 oder 0257 zugeordnet werden, können mit Sprengkörpern der Verträglichkeitsgruppen D, E oder F, deren Bestandteile sie sind, zusammengeladen werden. Die Gesamtmenge der Sprengstoffe der UN-Nummern 0106, 0107 oder 0257 darf nicht mehr als 20 kg betragen.

RA–a–UK–3

Betrifft: Zulassung unterschiedlicher „Höchstmengen je Beförderungseinheit" für Güter der Klasse 1 in den Kategorien 1 und 2 der Tabelle unter 1.1.3.1.

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 1.1.3.1

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Ausnahmen in Bezug auf die Beförderungsart.

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Festlegung von Vorschriften über Ausnahmeregelungen für begrenzte Mengen und die Zusammenladung von Explosivstoffen

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 3(7)(b)

Anmerkungen: Es sollen unterschiedliche Mengenbegrenzungen sowie unterschiedliche Multiplikationsfaktoren für Zusammenladungen von Gütern der Klasse 1, nämlich „50" für die Kategorie 1 und „500" für die Kategorie 2, zugelassen werden. Für Berechnungszwecke bei Zusammenladungen betragen die Multiplikationsfaktoren „20" für Beförderungen der Kategorie 1 und „2" für Beförderungen der Kategorie 2.

RA–a–UK-4

Betrifft: Verabschiedung von RA-FR -6

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 5.3.1.3.2.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Lockerung der Vorschriften für das Anbringen von Großzetteln (Placards) bei der Beförderung im Huckepackverkehr

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Vorschrift zum Anbringen von Großzetteln (Placards) gilt nicht, wenn die am Fahrzeug angebrachten Großzettel deutlich sichtbar sind

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2004: Regulation 7(12).

Anmerkungen: Dies war immer eine nationale Rechtsvorschrift im Vereinigten Königreich.

Auf der Grundlage von Artikel 7 Absatz 2 Buchstabe b1

DE Deutschland

RA–b1–DE–1

Betrifft: Beförderung von PCB-kontaminierten Materialien der Klasse 9 in loser Schüttung

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: 7.3.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Beförderung in loser Schüttung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Erlaubt wird die Beförderung von Materialien in loser Schüttung, wenn sie in flüssigkeits- und staubdichten Fahrzeugaufbauten oder Containern verladen werden.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 11

Anmerkungen: Die Ausnahme 11 ist bis 31.12.2004 befristet. Ab 2005 enthalten ADR und RID dieselben Bestimmungen.

Vgl. auch die Multilaterale Vereinbarung M137.

Listennummer 4*.

RA–b1–DE-2

Betrifft: Beförderung verpackter gefährlicher Abfälle

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: Teile 1 bis 5

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Verpackung und Kennzeichnung

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Klassen 2 bis 6.1, 8 und 9; Zusammenpackung und Beförderung gefährlicher Abfälle in Verpackungen und Großpackmitteln (IBC); die Abfälle müssen sich in einer (bei der Sammlung verwendeten) Innenverpackung befinden und bestimmten Abfallgruppen (Vermeidung gefährlicher Reaktionen innerhalb einer Abfallgruppe) zugeordnet werden; Verwendung einer schriftlichen Weisung mit Angabe der Abfallgruppe als Beförderungspapier; Sammlung von Haus- und Laborabfällen usw.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Gefahrgut-Ausnahmeverordnung — GGAV 2002 vom 06.11.2002 (BGBl. I S. 4350), geändert durch Artikel 2 der Verordnung vom 28.04.2003 (BGBl. I S. 595); Ausnahme 20

Anmerkungen: Listennummer 6*.

SE Schweden

RA–b1–SE–1

Betrifft: Beförderung gefährlicher Abfälle zu Entsorgungsanlagen für gefährliche Abfälle

Bezugnahme auf Anhang II.I dieser Richtlinie: Teil 2 Kapitel 5.2 und 6.1.

Inhalt des Anhangs der Richtlinie: Einstufung, Kennzeichnung und Etikettierung sowie Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen

Inhalt der nationalen Rechtsvorschriften: Die Rechtsvorschriften umfassen vereinfachte Einstufungskriterien, weniger strenge Bau- und Prüfvorschriften für Verpackungen und geänderte Etikettierungs- und Kennzeichnungsvorschriften. Anstatt gefährliche Abfälle entsprechend der RID einzustufen, werden sie verschiedenen Abfallgruppen zugeordnet. Jede Abfallgruppe enthält Stoffe, die nach der RID zusammen verpackt werden können (Mischverpackungen). Jede Verpackung ist anstatt mit der UN-Nummer mit dem Code der entsprechenden Abfallgruppe zu kennzeichnen.

Ursprüngliche Bezugnahme auf die nationalen Rechtsvorschriften: Särskilda bestämmelser om vissa inrikes transporter av farligt gods på väg och i terräng

Anmerkungen: Diese Vorschriften dürfen nur für die Beförderung gefährlicher Abfälle von öffentlichen Anlagen für die stoffliche Verwertung zu Entsorgungsanlagen für gefährliche Abfälle angewendet werden.

III

Beförderung auf Binnenwasserstraßen

III.1. ADN

Anlagen des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) in der ab dem 1. Januar 2009 geltenden Fassung, sowie zu Artikel 3 Buchstaben f und h, Artikel 8 Absätze 1 und 3, Artikel 17 und 18 des ADN, wobei das Wort „Vertragspartei“ durch das Wort „Mitgliedstaat“ ersetzt wird.“

III.2. Zusätzliche Übergangsbestimmungen

-

III.3. Zusätzliche innerstaatliche Bestimmungen

-

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DES VORSCHLAGS:

Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland

2. ABM/ABB-RAHMEN

Politikbereich: *Energie und Verkehr*

Tätigkeit(en): *Sicherheit und Schutz der Energieverbraucher und Verkehrsnutzer*

3. HAUSHALTSLINIEN

3.1. Haushaltslinien (operative Linien sowie Linien für entsprechende technische und administrative Unterstützung (vormalige BA-Linien)), mit Bezeichnung:

Verkehrssicherheit 06 0701 00

3.2. Dauer der Maßnahme und ihrer finanziellen Auswirkungen:

Unbefristet, Beginn 2008

3.3. Haushaltstechnische Merkmale:

Haushaltslinie	**Art der Ausgaben**		**Neu**	**EFTA-Beitrag**	**Beiträge von Bewerberländern**	**Rubrik der Finanziellen Vorausschau**
06 0701 00	NOA	GM[18]	Nein	Nein	Nein	**Nr.** [1A]

[18] Nichtgetrennte Mittel nachstehend: NGM

4. RESSOURCEN IM ÜBERBLICK

4.1. Mittelbedarf

4.1.1. Überblick über die erforderlichen Verpflichtungsermächtigungen (VE) und Zahlungsermächtigungen (ZE)

(Jahr n = 2006)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art der Ausgaben	Abschnitt		Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Folgejahre	Insgesamt
Operative Ausgaben[19]									
Verpflichtungsermächtigungen (VE)	8.1.	a			0,5		0,5		1,0
Zahlungsermächtigungen (ZE)		b			0,5		0,5		1,0
Im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben[20]									
Technische und administrative Unterstützung (NGM)	8.2.4.	c							
HÖCHSTBETRAG									
Verpflichtungsermächtigungen		a+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Zahlungsermächtigungen		b+c			**0,5**		**0,5**		**1,0**
Im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungsausgaben[21]									
Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.5.	d							
Sonstige im Höchstbetrag nicht enthaltene Verwaltungskosten, außer Personal- und Nebenkosten (NGM)	8.2.6.	e							
Geschätzte Gesamtkosten für die Finanzierung der Maßnahme									
VE insgesamt, einschließlich Personalkosten		a+c +d +e							
ZE insgesamt, einschließlich Personalkosten		b+c +d +e							

19 Ausgaben, die nicht unter Kapitel xx 01 des betreffenden Titels xx fallen.

20 Ausgaben, die unter Artikel xx 01 04 des Titels xx fallen.

21 Ausgaben, die unter Kapitel xx 01 fallen, außer solche bei Artikel xx 01 04 oder xx 01 05.

Angaben zur Kofinanzierung

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Kofinanzierende Instanzen		Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Folge jahre	Insgesamt
.....	f							
ZE insgesamt, einschließlich Kofinanzierung	a+c +d +e +f							

4.1.2. Vereinbarkeit mit der Finanzplanung

■ Der Vorschlag ist mit der derzeitigen Finanzplanung vereinbar.

☐ Der Vorschlag macht eine Anpassung der betreffenden Rubrik der Finanziellen Vorausschau erforderlich.

☐ Der Vorschlag erfordert möglicherweise eine Anwendung der Interinstitutionellen Vereinbarung[22] (z. B. Inanspruchnahme des Flexibilitätsinstruments oder Änderung der Finanziellen Vorausschau).

4.1.3. Finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen

■ Der Vorschlag hat keine finanziellen Auswirkungen auf die Einnahmen.

☐ Folgende finanzielle Auswirkungen auf die Einnahmen sind zu erwarten:

in Mio. EUR (1 Dezimalstelle)

		Stand vor der Maßnahme [Jahr n-1]	Stand nach der Maßnahme					
Haushaltslinie	Einnahmen		[Jahr n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5][23]
	a) Einnahmen nominal							
	b) Veränderung	*Δ*						

[22] Siehe Nummer 19 und 24 der Interinstitutionellen Vereinbarung.

[23] Wenn die Dauer der Maßnahme mehr als 6 Jahre beträgt, sind weitere Spalten anzufügen.

4.2. Personalbedarf (Vollzeitäquivalent - Beamte, Zeitbedienstete und externes Personal) - Einzelheiten hierzu siehe Abschnitt 8.2.1

Jährlicher Bedarf	Jahr n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 und Folgej ahre
Personalbedarf insgesamt						

5. MERKMALE UND ZIELE

5.1. Kurz- oder längerfristig zu deckender Bedarf:

Der finanziellen Teil des Vorschlags und dieses finanzbogens betrifft nur Übersetzungen der internationalen Übereinkommen, die Anlagenzu dieser Richtlinie sind, in die Amtssprachen der Gemeinschaft. Der Vorschlag hat keine sonstigen Auswirkungen auf de EU-Haushalt.

Ein besonderes Problem in Zusammenhang mit den Rahmenrichtlinien 94/55/EG und 96/49/EG zur Beförderung gefährlicher Güter stellt sich in den Anhängen, wo es heißt: "NB: Sobald ein kodifizierter/geänderter Text (von ADR/RID) vorliegt, wird er in alle Amtssprachen der Gemeinschaft übersetzt und veröffentlicht." Nach dem Verständnis des Juristischen Dienstes bedeutet dies, dass ADR und RID von der Kommissionin alle Amtssprachen der Gemeinschaft übersetzt und veröffentlicht werden müssen, bevor die Richtlinie die volle Rechtswirksamkeit erlangt. ADR/RID (und ADN) umfassen rund jeweils rund 1000 Seiten und werden alle zwei Jahre geändert, wobei die Änderungen selbst jeweils 150-200 Seiten pro Zweijahreszyklus umfassen. Vor allem nach der jüngsten Erweiterungsrunde konnte die Kommission diese zu übersetzende Seitenzahl nicht bewältigen. Ab 2003 (die Zyklen 2003, 2004, 2005 und der kommende, bereits in Vorbereitung befindliche Zyklus 2007) wurden nur die Änderungsrichtlinien der Kommission, jedoch nicht ihre Anhänge übersetzt und veröffentlicht. Die Mitgliedstaaten verfügen somit über Gemeinschaftsrecht als Unterbau ihrer einzelstaatlichen Legislativmaßnahmen, aber die Gemeinschaft war nicht befugt, einzelstaatliche Maßnahmen zu fordern oder gegebenenfalls Vertragsverletzungsverfahren einzuleiten. ADR und ADN liegen nur auf Englisch und Französisch vor, RID zusätzlich auch auf Deutsch. Alle zwei Jahre übersetzen die Mitgliedstaaten selbst für ihre einzelstaatliche Rechtsetzung konsolidierte Fassungen der geltenden Übereinkommen. In der Regel nutzen die Mitgliedstaaten hierfür nicht die Kommissionsübersetzungen, deren Wert somit zweifelhaft ist.

5.2. Durch die Gemeinschaftsintervention bedingter Mehrwert, Kohärenz des Vorschlags mit anderen Finanzinstrumenten sowie mögliche Synergieeffekte:

Im Rahmen des neuen Richtlinienvorschlags ist geplant, auf die Übersetzung auf Gemeinschaftsebene zu verzichten und Übersetzung und Veröffentlichung in den Landessprachen den Mitgliedstaaten zu überlassen. Daher sollte die Kommission die einzelstaatlichen Übersetzungen finanziell unterstützen, unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Einsparungen der Kommission an Kosten der Übersetzung und Veröffentlichungdie finanzielle Unterstützung der Mitgliedstaaten aufwiegen werden. Die erforderlichen

Ermächtigungen sollten erstmals im Haushaltsjahr 2009 verfügbar sein und werden alle zwei Jahre benötigt.

5.3. Ziele, erwartete Ergebnisse und entsprechende Indikatoren im Rahmen der ABM-Methodik:

Startegisches Ziel der Kommission: Sicherheit

Allgemeines Ziel der GD: Sicherheit und Gefahrenabwehr

Operatives Ziel der GD: Stärkung der Verkehrssicherheit

Durch die vorgeschlagene Richtlinie werden die EU-Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter vereinfacht und harmonisiert und damit die Sicherheit im Verkehr.

Der finanzielle Teil des Vorschlags wird die Umsetzung der Richtlinie ermöglichen, indem die einzelstaatlichen Übersetzungen der internationalen Übereinkommen in den Anlagen in alle Amtssprachen verfügbar sind.

5.4. Durchführungsmodalitäten (indikative Angaben):

☐ ***Zentrale Verwaltung***

- ☐ direkt durch die Kommission
- ☐ indirekt im Wege der Befugnisübertragung an:
  - ☐ Exekutivagenturen
  - ☐ die von den Gemeinschaften geschaffenen Einrichtungen im Sinne von Artikel 185 der Haushaltsordnung
  - ☐ einzelstaatliche öffentliche Einrichtungen bzw. privatrechtliche Einrichtungen, die im öffentlichen Auftrag tätig werden

■ ***Geteilte oder dezentrale Verwaltung***

- ■ mit Mitgliedstaaten
- ☐ mit Drittländern

☐ *Gemeinsame Verwaltung mit internationalen Organisationen (bitte auflisten)*

Bemerkungen:

6. ÜBERWACHUNG UND BEWERTUNG

6.1. Überwachungssystem

Die Kommission erhält die Ergebnisse und zahlt auf deren Grundlage.

6.2. Bewertung

6.2.1. Ex-ante-Bewertung:

Eine Folgenabschätzung wurde durchgeführt, deren bevorzugte Option die vorgeschlagene Legislativmaßnahme, Vereinfachung und Harmonisierung der EU-Bestimmungen im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter war. Diese wurde in allen Anhörungen unterstützt. Der finanzielle Teil des Vorschlags ist notwendige Voraussetzung für den Abschluss der Vereinfachung.

6.2.2. Maßnahmen im Anschluss an Zwischen-/Ex-post-Bewertungen (unter Zugrundelegung früherer Erfahrungen):

Eine Bewertung des Politikbereichs wurde 2004/05 von externen Beratern durchgeführt: "Bewertung der EU-Politik hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter seit 1994", wie in der Folgenabschätzung unter Ziffer 1.3.1 angegeben. Durch die Bewertung wird der Grundgedanke des Vorschlags unterstützt.

6.2.3. Modalitäten und Periodizität der vorgesehenen Bewertungen:

Eine entsprechende Bewertung wie unter 6.2.2 ist im Jahr 2015 durchzuführen.

7. BETRUGSBEKÄMPFUNGSMAßNAHMEN

Da die Kommission erst nach Eingang des Outputs (nationale Übersetzungen internationaler Übereinkommen) zahlt, deren Qualität überprüft werden kann, besteht keine Betrugsgefahr.

8. RESSOURCEN IM EINZELNEN

8.1. Ziele des Vorschlags und Finanzbedarf (Jahr n = 2006)

Verpflichtungsermächtigungen, in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Ziele, Maßnahmen und Ergebnisse (bitte angeben)	**Art der Outputs**	**Durchschnittskosten**	**Jahr** n		**Jahr** n+1		**Jahr** n+2		**Jahr** n+3		**Jahr** n+4		**Jahr** n+5 **und Folgejahre**		**INSGESAMT**	
			Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten	Zahl der Outputs	Gesamtkosten
OPERATIVES ZIEL Nr. 1 [24] *Stärkung der Verkehrssicherheit*																
Maßnahme 1 Vorschlag für eine Richtlinie über die Beförderung gefährlicher Güter																
Output 1	Übersetzungen	0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0
Ziel 1 insgesamt		0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0
GESAMTKOSTEN		0,01					50	0,5			50	0,5			100	1,0

[24] Wie in Abschnitt 5.3 beschrieben.

8.2. Verwaltungskosten

8.2.1. Art und Anzahl des erforderlichen Personals

Art der Stellen		Zur Verwaltung der Maßnahme einzusetzendes, vorhandenes und/oder zusätzliches Personal (**Stellenzahl/Vollzeitäquivalent**)					
		Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5
Beamte oder Bedienstete auf Zeit[25] (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal[26]							
Sonstiges, aus Artikel XX 01 04/05 finanziertes Personal[27]							
INSGESAMT							

8.2.2. Beschreibung der Aufgaben, die im Zuge der vorgeschlagenen Maßnahme auszuführen sind

8.2.3. Zuordnung der Stellen des damit betrauten Statutspersonals

☐ derzeit für die Verwaltung des Programms, das ersetzt oder verlängert werden soll, zugewiesene Stellen

☐ im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für das Jahr n vorab zugewiesene Stellen

☐ im Rahmen des anstehenden neuen JSP/HVE-Verfahrens anzufordernde Stellen

☐ innerhalb des für die Verwaltung zuständigen Dienstes neu zu verteilende vorhandene Stellen (interne Personalumsetzung)

☐ für das Jahr n erforderliche, jedoch im Rahmen des JSP/HVE-Verfahrens für dieses Jahr nicht vorgesehene neue Stellen

25 Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.
26 Die Kosten hierfür sind NICHT im Höchstbetrag enthalten.
27 Die Kosten hierfür sind im Höchstbetrag enthalten.

8.2.4. Sonstige im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben (XX 01 04/05 - Verwaltungsausgaben)

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Haushaltslinie (Nr. und Bezeichnung)	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 Und Folgejahre	INSGESAMT
1 Technische und administrative Unterstützung (einschließlich Personalkosten)							
Exekutivagenturen[28]							
Sonstige technische und administrative Unterstützung							
- *intra muros*							
- *extra muros*							
Technische und administrative Unterstützung insgesamt							

8.2.5. Im Höchstbetrag nicht enthaltene Personal- und Nebenkosten

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

Art des Personals	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 Und Folgejahre
Beamte und Bedienstete auf Zeit (XX 01 01)						
Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal (Hilfskräfte, ANS, Vertragspersonal usw.) (Angabe der Haushaltslinie)						
Personal- und Nebenkosten insgesamt (NICHT im Höchstbetrag enthalten)						

[28] Hier ist auf den Finanzbogen zum Gründungsrechtsakt der Agentur zu verweisen.

Berechnung - *Beamte und Bedienstete auf Zeit*

Berechnung - *Aus Artikel XX 01 02 finanziertes Personal*

8.2.6. Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben

in Mio. EUR (3 Dezimalstellen)

	Jahr n	Jahr n+1	Jahr n+2	Jahr n+3	Jahr n+4	Jahr n+5 Und Folge jahre	INSGESAMT
XX 01 02 11 01 - Dienstreisen							
XX 01 02 11 02 - Sitzungen & Konferenzen							
XX 01 02 11 03 - Ausschüsse[29]							
XX 01 02 11 04 - Studien & Konsultationen							
XX 01 02 11 05 - Informationssysteme							
2 Gesamtbetrag der sonstigen Ausgaben für den Dienstbetrieb (XX 01 02 11)							
3 **Sonstige Ausgaben administrativer Art** (Angabe mit Hinweis auf die betreffende Haushaltslinie)							
Gesamtbetrag der Verwaltungsausgaben ausgenommen Personal- und Nebenkosten (NICHT im Höchstbetrag enthalten)							

Berechnung - *Sonstige nicht im Höchstbetrag enthaltene Verwaltungsausgaben*

[29] Angabe des jeweiligen Ausschusses sowie der Gruppe, der dieser angehört.