

I

(Gesetzgebungsakte)

RICHTLINIEN

RICHTLINIE (EU) 2022/1999 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 19. Oktober 2022

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

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 95/50/EG des Rates ⁽³⁾ wurde mehrfach und erheblich geändert ⁽⁴⁾. Aus Gründen der Klarheit und der Übersichtlichkeit empfiehlt es sich, sie zu kodifizieren.
- (2) Die Kontrollen von Gefahrguttransporten auf der Straße sind entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 1100/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁵⁾ und der Verordnung (EWG) Nr. 3912/92 des Rates ⁽⁶⁾ vorzunehmen.
- (3) Die Kontrollverfahren der Mitgliedstaaten sowie ihre jeweiligen Definitionen für Gefahrguttransporte auf der Straße sollten sicherstellen, dass die Einhaltung der in der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁷⁾ enthaltenen Sicherheitsvorschriften wirksam überprüft werden kann.

⁽¹⁾ ABl. C 105 vom 4.3.2022, S. 148.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 13. September 2022 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 4. Oktober 2022.

⁽³⁾ Richtlinie 95/50/EG des Rates vom 6. Oktober 1995 über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße (ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35).

⁽⁴⁾ Siehe Anhang IV Teil A.

⁽⁵⁾ Verordnung (EG) Nr. 1100/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2008 über den Abbau von Grenzkontrollen der Mitgliedstaaten im Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. L 304 vom 14.11.2008, S. 63).

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

⁽⁷⁾ Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13).

- (4) Es sollte ein hinreichendes Maß an Kontrollen durch die Mitgliedstaaten in ihrem gesamten Gebiet sichergestellt werden; dabei sollten so weit wie möglich mehrfache Kontrollen der betreffenden Fahrzeuge vermieden werden.
- (5) Die Durchführung der Kontrollen sollte anhand einer Prüfliste mit gemeinsamen Elementen erfolgen, die für den Gefahrguttransport in der gesamten Union gilt.
- (6) Es sollte außerdem eine Liste von Verstößen festgelegt werden, die von allen Mitgliedstaaten als so schwerwiegend betrachtet werden, dass bei einem Fahrzeug, bei dem diese Verstöße festgestellt worden sind, je nach den Gegebenheiten oder Sicherheitserfordernissen angemessene Maßnahmen ergriffen werden, einschließlich eines eventuellen Verbots, das betreffende Fahrzeug in die Union zu bringen.
- (7) Damit gewährleistet ist, dass die Sicherheitsvorschriften für den Gefahrguttransport auf der Straße konsequenter beachtet werden, oder, wenn während der Fahrt schwere Verstöße gegen die Vorschriften für den Gefahrguttransport festgestellt wurden, müssen in den Unternehmen vorsorglich Kontrollen durchgeführt werden können.
- (8) Diese Kontrollen sollten unabhängig vom Ursprungs- oder Bestimmungsort der Güter und unabhängig vom dem Mitgliedstaat, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, für alle Gefahrguttransporte auf der Straße gelten, die ganz oder teilweise in dem Gebiet der Mitgliedstaaten durchgeführt werden.
- (9) Bei schwerwiegenden oder wiederholten Verstößen sollten die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist beziehungsweise das Unternehmen seinen Sitz hat, ersucht werden können, angemessene Maßnahmen zu ergreifen; diese sollten den ersuchenden Mitgliedstaat über die veranlassten Maßnahmen unterrichten.
- (10) Die Durchführung dieser Richtlinie sollte anhand eines von der Kommission vorzulegenden Berichts verfolgt werden.
- (11) Um diese Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union Rechtsakte hinsichtlich der Änderung der Anhänge I, II und III der vorliegenden Richtlinie zu erlassen, um insbesondere Änderungen der Richtlinie 2008/68/EG Rechnung zu tragen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung^(*) niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (12) Da das Ziel dieser Richtlinie, nämlich die Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus für die Beförderung gefährlicher Güter, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden kann, sondern vielmehr wegen des Umfangs oder der Wirkungen einer solchen Maßnahme auf Unionsebene besser zu verwirklichen ist, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieses Ziels erforderliche Maß hinaus.
- (13) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang IV Teil B genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinien in nationales Recht und der Zeitpunkte ihrer Anwendung unberührt lassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

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

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

^(*) ABl. L 123, 12.5.2016, S. 1.

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

Artikel 2

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) „Fahrzeug“ bezeichnet jedes zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmte vollständige oder unvollständige Kraftfahrzeug mit mindestens vier Rädern und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 25 km/h sowie seine Anhänger, mit Ausnahme von Schienenfahrzeugen, land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen sowie allen Arbeitsmaschinen;
- b) „gefährliche Güter“ bezeichnet die Güter, die gemäß Artikel 1 Buchstabe b des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), das am 30. September 1957 in Genf geschlossen wurde, und den in Anhang I Abschnitt I.1 der Richtlinie 2008/68/EG genannten Anlagen A und B zu diesem Übereinkommen als gefährlich eingestuft sind;
- c) „Beförderung/Transport“ bezeichnet jede Beförderung, die ganz oder teilweise auf den öffentlichen Straßen im Gebiet eines Mitgliedstaats mit einem Fahrzeug erfolgt, einschließlich der in der Richtlinie 2008/68/EG erfassten Tätigkeiten des Ein- und Ausladens der Güter, und zwar unbeschadet der in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten hinsichtlich dieser Tätigkeiten vorgesehenen Regelungen über die Verantwortlichkeiten;
- d) „Unternehmen“ bezeichnet jede natürliche und juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluss von Personen mit oder ohne Rechtspersönlichkeit oder mit oder ohne Erwerbszweck sowie jede staatliche Einrichtung, unabhängig davon, ob sie über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt, die bzw. der gefährliche Güter befördert, lädt, entlädt oder befördern lässt, sowie eine solche bzw. einen solchen, die gefährliche Güter im Rahmen einer Beförderungstätigkeit zeitweilig lagert, sammelt, verpackt oder in Empfang nimmt, sofern sie bzw. er den Sitz im Gebiet der Union hat;
- e) „Kontrolle“ bezeichnet jede Kontrolle, Prüfung, Untersuchung oder Formalität, die aus Sicherheitsgründen im Zusammenhang mit der Beförderung gefährlicher Güter von den zuständigen Behörden durchgeführt wird.

Artikel 3

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

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

Artikel 4

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

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

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

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

- (4) Gegebenenfalls können, sofern dadurch kein Sicherheitsrisiko entsteht, dem Transportgut Proben entnommen werden, um sie von einem von der zuständigen Behörde anerkannten Laboratorium untersuchen zu lassen.
- (5) Die Kontrollen dürfen eine angemessene Zeitdauer nicht überschreiten.

Artikel 5

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

Artikel 6

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

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

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

Artikel 7

- (1) Die Mitgliedstaaten gewähren einander Amtshilfe bei der Durchführung dieser Richtlinie.
- (2) Wird bei schwerwiegenden oder wiederholten Verstößen durch ein gebietsfremdes Fahrzeug oder Unternehmen die Sicherheit des Gefahrguttransports gefährdet, werden diese Verstöße den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats gemeldet, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder das Unternehmen seinen Sitz hat.

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

Die zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem das Fahrzeug zugelassen ist oder das Unternehmen seinen Sitz hat, teilen den zuständigen Behörden des Mitgliedstaats, in dem die Verstöße festgestellt wurden, die gegebenenfalls gegenüber dem betreffenden Beförderer oder Unternehmen ergriffenen Maßnahmen mit.

Artikel 8

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

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

Artikel 9

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

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

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

Artikel 10

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

Artikel 11

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 26. Juli 2019 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß Artikel 10 kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts konsultiert die Kommission die von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.

Artikel 12

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

Artikel 13

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

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

Artikel 14

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

Artikel 15

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 19. Oktober 2022.

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin
R. METSOLA

Im Namen des Rates
Der Präsident
M. BEK

27. Kennzeichnung von Fahrzeug/Beförderungseinheit (orangefarbene Kennzeichnung, erwärmter Zustand) (ADR 5.3.2–3) kontrolliert Verstoß festgestellt nicht anwendbar

Ausrüstung an Bord

28. Allgemeine Sicherheitsausrüstung gemäß ADR kontrolliert Verstoß festgestellt nicht anwendbar

29. Ausrüstung nach Maßgabe der beförderten Güter kontrolliert Verstoß festgestellt nicht anwendbar

30. Andere in den schriftlichen Anweisungen genannte Ausrüstung kontrolliert Verstoß festgestellt nicht anwendbar

31. Feuerlöscher kontrolliert Verstoß festgestellt nicht anwendbar

39. Gegebenenfalls schwerwiegendste Gefahrenkategorie der festgestellten Verstöße Kategorie I Kategorie II Kategorie III

40. Bemerkungen

41. Behörde/Beamter die/der die Kontrolle durchgeführt hat

ANHANG II

Verstöße

Für die Zwecke dieser Richtlinie stellt die folgende, nicht erschöpfende Liste mit drei Gefahrenkategorien (wobei Kategorie I die schwerwiegendste ist) eine Leitlinie dafür dar, was als Verstoß einzustufen ist.

Die Bestimmung der angemessenen Gefahrenkategorie erfolgt unter Berücksichtigung der besonderen Umstände und liegt im Ermessen der Vollstreckungsbehörde bzw. des Vollstreckungsbeamten auf der Straße.

Nicht unter den Gefahrenkategorien aufgeführte Mängel werden entsprechend den Beschreibungen der Kategorien eingestuft.

Bei mehreren Verstößen je Beförderungseinheit wird bei der Berichterstattung (in Übereinstimmung mit dem in Anhang III enthaltenen Muster des Formulars) nur die schwerwiegendste Gefahrenkategorie (wie unter Anhang I Nummer 32 angegeben) angewandt.

1. Gefahrenkategorie I

Wenn der Verstoß gegen die einschlägigen ADR-Bestimmungen mit einem hohen Sterberisiko bzw. der Gefahr schwerer Verletzungen oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt verbunden ist, sodass in der Regel unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr ergriffen werden, z. B. die Stilllegung des Fahrzeugs.

Mängel sind:

1. Die Beförderung der beförderten Gefahrgüter ist verboten;
2. Austreten von gefährlichen Stoffen;
3. Beförderung mit einem verbotenen Verkehrsträger oder einem ungeeigneten Beförderungsmittel;
4. Beförderung in loser Schüttung in einem in bautechnischer Hinsicht ungeeigneten Behälter;
5. Beförderung in einem Fahrzeug ohne angemessene Zulassungsbescheinigung;
6. Das Fahrzeug entspricht nicht mehr den Genehmigungsnormen und stellt eine unmittelbare Gefahr dar (sonst Gefahrenkategorie II);
7. Nichtgenehmigte Verpackung;
8. Die Verpackung ist nicht mit den gültigen Verpackungsanweisungen konform;
9. Die besonderen Bestimmungen für die Zusammenladung wurden nicht eingehalten;
10. Die Regeln für Befestigung der Ladung wurden nicht eingehalten;
11. Die Regeln für die Zusammenladung von Versandstücken wurden nicht eingehalten;
12. Der zulässige Füllungsgrad von Tanks oder Versandstücken wurde nicht eingehalten;
13. Die Vorschriften zur Begrenzung der in einer Beförderungseinheit beförderten Mengen wurden nicht eingehalten;
14. Beförderung von Gefahrgütern ohne Angabe ihres Vorhandenseins (z. B. Dokumente, Kennzeichnung und Bezeichnung der Versandstücke, Anbringen von Großzetteln (Placards) und Kennzeichnung auf dem Fahrzeug);
15. Beförderung ohne Anbringen von Großzetteln (Placards) und Kennzeichnung des Fahrzeugs;
16. Relevante Angaben zu dem beförderten Stoff, die die Feststellung eines Verstoßes der Gefahrenkategorie I ermöglichen, fehlen (z. B. UN-Nummer, offizielle Benennung, Verpackungsgruppe);
17. Der Fahrer ist nicht im Besitz einer ordnungsgemäßen Schulungsbescheinigung;
18. Verwendung von Feuer oder ungeschützten Glühbirnen;
19. Das Rauchverbot wird nicht beachtet.

2. Gefahrenkategorie II

Wenn der Verstoß gegen die einschlägigen ADR-Bestimmungen mit der Gefahr schwerer Verletzungen oder einer erheblichen Schädigung der Umwelt verbunden ist, sodass in der Regel geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr ergriffen werden, z. B. wenn möglich und angemessen die Behebung am Kontrollort, spätestens jedoch nach Abschluss der laufenden Beförderung.

Mängel sind:

1. Die Beförderungseinheit besteht aus mehr als einem Anhänger/Sattelanhängen;
2. Das Fahrzeug entspricht nicht mehr den Genehmigungsnormen, stellt jedoch keine unmittelbare Gefahr dar;
3. Im Fahrzeug befinden sich nicht die geforderten funktionsfähigen Feuerlöscher; ein Feuerlöscher gilt noch als funktionsfähig, wenn nur das vorgeschriebene Siegel und/oder das Verfallsdatum fehlen; dies gilt jedoch nicht, wenn der Feuerlöscher offensichtlich nicht länger funktionstüchtig ist, z. B. Manometer auf „0“;
4. Im Fahrzeug befindet sich nicht die in den ADR oder den schriftlichen Anweisungen vorgeschriebene Ausrüstung;
5. Prüfdaten und Nutzungszeiträume von Verpackungen, Großpackmitteln (IBC) oder Großverpackungen wurden nicht eingehalten;
6. Versandstücke mit beschädigter Verpackung, IBC oder Großverpackungen oder beschädigte, ungereinigte leere Verpackungen werden befördert;
7. Beförderung verpackter Güter in einem in bautechnischer Hinsicht ungeeigneten Behälter;
8. Tanks/Tankcontainer (einschließlich leerer und ungereinigter) wurden nicht ordnungsgemäß verschlossen;
9. Beförderung einer zusammengesetzten Verpackung, bei der die Außenverpackung nicht ordnungsgemäß verschlossen ist;
10. Falsche Kennzeichnung, Bezeichnung oder falsches Anbringen von Großzetteln (Placards);
11. Keine schriftlichen Anweisungen gemäß ADR vorhanden oder die schriftlichen Anweisungen betreffen nicht die beförderten Güter;
12. Das Fahrzeug ist nicht ordnungsgemäß überwacht oder geparkt.

3. Gefahrenkategorie III

Wenn der Verstoß gegen die einschlägigen Bestimmungen mit einer geringen Gefahr von Verletzungen oder einer Schädigung der Umwelt verbunden ist und geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr nicht an der Straße ergriffen werden müssen, sondern zu einem späteren Zeitpunkt auf dem Betriebsgelände getroffen werden können.

Mängel sind:

1. Die Größe der Großzettel (Placards) oder Zettel oder der Buchstaben, Zahlen oder Symbole auf den Großzetteln oder Zetteln entspricht nicht den Vorschriften;
 2. Weitere Angaben als die in Gefahrenkategorie I/(16) sind in den Beförderungsunterlagen nicht verfügbar;
 3. Die Schulungsbescheinigung befindet sich nicht an Bord des Fahrzeugs, es gibt jedoch Belege dafür, dass der Fahrer sie besitzt.
-

ANHANG III

Muster des Formulars (Standardformular) für den Bericht an die Kommission über Verstöße und Sanktionen

Land:

Jahr:

KONTROLLEN DES GEFAHRGUTTRANSPORTS AUF DER STRASSE

	Ort der Zulassung des Fahrzeugs ⁽¹⁾			Insgesamt
	Land der Kontrolle	Andere EU-Mitgliedstaaten	Drittländer	
Anzahl der auf der Grundlage des Inhalts der Ladung (und ADR) kontrollierten Beförderungseinheiten				
Anzahl der nicht mit den ADR konformen Beförderungseinheiten				
Anzahl der stillgelegten Beförderungseinheiten				
Anzahl der festgestellten Verstöße nach Gefahrenkategorie ⁽²⁾	Gefahrenkategorie I			
	Gefahrenkategorie II			
	Gefahrenkategorie III			
Anzahl der verhängten Sanktionen nach Art der Sanktion	Verwarnung			
	Geldbuße			
	Sonstige			

GESCHÄTZTE GESAMTMENGE DER AUF DER STRASSE BEFÖRDERTEN GEFAHRGÜTER t	oder..... t/km ³
---	---------	-----------------------------

⁽¹⁾ Im Sinne dieses Anhangs bezieht sich das Land der Zulassung auf das Fahrzeug.

⁽²⁾ Bei mehreren Verstößen je Beförderungseinheit wird nur die schwerwiegendste Gefahrenkategorie (wie unter Punkt 39 von Anhang I angegeben) angewandt.

ANHANG IV

TEIL A

Aufgehobene Richtlinie mit Liste ihrer nachfolgenden Änderungen

(gemäß Artikel 13)

Richtlinie 95/50/EG des Rates (ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35).

Richtlinie 2001/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 168 vom 23.6.2001, S. 23).

Richtlinie 2004/112/EG der Kommission (ABl. L 367 vom 14.12.2004, S. 23).

Richtlinie 2008/54/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 162 vom 21.6.2008, S. 11).

Verordnung (EU) 2019/1243 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 241) nur Ziffer IX Nummer 1 des Anhangs

TEIL B

Fristen für die Umsetzung in nationales Recht

(gemäß Artikel 13)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
95/50/EG	1. Januar 1997
2001/26/EG	23. Dezember 2001
2004/112/EG	14. Dezember 2005
2008/54/EG	—

ANHANG V

Entsprechungstabelle

Richtlinie 95/50/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2 Einleitungssatz	Artikel 2 Einleitungssatz
Artikel 2 erster Gedankenstrich	Artikel 2 Buchstabe a
Artikel 2 zweiter Gedankenstrich	Artikel 2 Buchstabe b
Artikel 2 dritter Gedankenstrich	Artikel 2 Buchstabe c
Artikel 2 vierter Gedankenstrich	Artikel 2 Buchstabe d
Artikel 2 fünfter Gedankenstrich	Artikel 2 Buchstabe e
Artikel 3 Absatz 1	Artikel 3 Absatz 1
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 3 Absatz 2
Artikel 4 Absatz 1 Satz 1	Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 4 Absatz 1 Satz 2	Artikel 4 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 4 Absätze 2 bis 5	Artikel 4 Absätze 2 bis 5
Artikel 5	Artikel 5
Artikel 6 Absatz 1	Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 1
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 1	Artikel 6 Absatz 1 Unterabsatz 2
Artikel 6 Absatz 2 Unterabsatz 2	Artikel 6 Absatz 2
Artikel 7	Artikel 7
Artikel 8 Satz 1	Artikel 8 Absatz 1
Artikel 8 Satz 2	Artikel 8 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 1 Einleitungssatz	Artikel 9 Absatz 1 Einleitungssatz
Artikel 9 Absatz 1 erster Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 9 Absatz 1 zweiter Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b
Artikel 9 Absatz 1 dritter Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c
Artikel 9 Absatz 1 vierter Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe d
Artikel 9 Absatz 1 fünfter Gedankenstrich	Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe e
Artikel 9 Absatz 2	Artikel 9 Absatz 2
Artikel 9a	Artikel 10
Artikel 9aa	Artikel 11
Artikel 10 Absatz 1	—
Artikel 10 Absatz 2	Artikel 12
—	Artikel 13
Artikel 11	Artikel 14
Artikel 12	Artikel 15
Anhänge I, II und III	Anhänge I, II und III
—	Anhang IV
—	Anhang V