

**DE**

**DE**

**DE**



EUROPÄISCHE KOMMISSION

Brüssel, den 7.7.2010  
KOM(2010)364 endgültig

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

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

# INHALTSVERZEICHNIS

## BERICHT DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DEN RAT ÜBER DIE ANWENDUNG DER RICHTLINIE 95/50/EG DES RATES ÜBER EINHEITLICHE VERFAHREN FÜR DIE KONTROLLE VON GEFAHRGUTTRANSPORTEN AUF DER STRASSE DURCH DIE MITGLIEDSTAATEN<sup>1</sup>

1.	Einleitung .....	4
2.	Hintergrund .....	4
3.	Richtlinie 95/50/EG .....	5
4.	Berichte der EU-Mitgliedstaaten und Norwegens .....	5
5.	Berechnung der Daten.....	6
6.	Entwicklung der Kontrollen und ihrer Ergebnisse.....	7
7.	Vergleich der Daten .....	7
7.1.	Häufigkeit der Kontrollen .....	8
7.2.	Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunft der Beförderungseinheit.....	8
7.3.	Anteil nicht den Vorschriften entsprechender Beförderungseinheiten .....	8
7.4.	Aufschlüsselung der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten nach ihrer Herkunft .....	8
7.5.	Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten.....	9
7.6.	Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien.....	9
7.7.	Arten von Sanktionen.....	9
8.	Fazit.....	10
Anhang I – Entwicklung hinsichtlich der Anzahl der Kontrollen, der Nichteinhaltung der Vorschriften und der Verstöße der Gefahrenkategorie 1 .....		11
ANHANG II – Häufigkeit von Kontrollen je Million Tonnenkilometer .....		15
ANHANG III - Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunftsort .....		16
ANHANG IV – Anteil der Beförderungseinheiten, die nicht dem ADR entsprechen .....		17
ANHANG V – Aufschlüsselung der Beförderungseinheiten, die nicht dem ADR entsprechen, nach Herkunftsort.....		18

ANHANG VI – Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten, die nicht dem ADR entsprechen.....	19
ANHANG VII - Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien.....	20
ANHANG VIII – Arten von Sanktionen je Beförderungseinheit, die nicht dem ADR entspricht .....	21
ANHANG IX – Jahresaufkommen von Gefahrguttransporten auf der Straße in Millionen Tonnenkilometern .....	22

## 1. EINLEITUNG

Die Richtlinie 95/50/EG des Rates über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße<sup>1</sup> wurde am 6. Oktober 1995 verabschiedet, und die Mitgliedstaaten mussten die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft setzen, die erforderlich waren, um dieser Richtlinie ab dem 1. Januar 1997 nachzukommen.

Nach der Richtlinie 95/59/EG muss jeder Mitgliedstaat der Kommission für jedes Kalenderjahr spätestens zwölf Monate nach dessen Ablauf einen Bericht über die Anwendung dieser Richtlinie übermitteln<sup>2</sup>. Ferner ist in der Richtlinie vorgesehen, dass die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat mindestens alle drei Jahre einen Bericht über die Anwendung der Richtlinie durch die Mitgliedstaaten vorlegt<sup>3</sup>.

Der Bericht der Kommission stützt sich auf die von den Mitgliedstaaten vorgelegten Jahresberichte. Der vorliegende Bericht für die Jahre 2006-2007 ist der vierte Bericht über die Anwendung der Richtlinie 95/50/EG des Rates in den Mitgliedstaaten. Der erste Bericht<sup>4</sup> bezog sich auf die Jahre 1997-1998, der zweite<sup>5</sup> auf die Jahre 1999-2002 und der dritte<sup>6</sup> auf die Jahre 2003-2005.

## 2. HINTERGRUND

Mit der Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße<sup>7</sup>, deren geänderte Fassung<sup>8</sup> gilt, wurden harmonisierte Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter zwischen den Mitgliedstaaten sowie für die innerstaatliche Beförderung in den Mitgliedstaaten eingeführt.

Die technischen Anhänge der Richtlinie 94/55/EG sind vom Inhalt her identisch mit den technischen Anlagen des internationalen ADR-Übereinkommens<sup>9</sup>. Somit werden durch die Richtlinie 94/55/EG die technischen Bestimmungen des ADR, das einheitliche Regeln für die sichere grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße festlegt, in Gemeinschaftsrecht umgesetzt. Die Richtlinie geht jedoch insofern noch einen Schritt weiter, als dass sie diese Regeln auch auf den innerstaatlichen Verkehr anwendet, um in der

---

<sup>1</sup> ABl. L 249 vom 17.10.1995, S. 35, zuletzt geändert durch Richtlinie der Kommission 2004/112/EG vom 13. Dezember 2004 zur Anpassung der Richtlinie 95/50/EG des Rates an den technischen Fortschritt (ABl. L 367 vom 14.12.2004, S. 23).

<sup>2</sup> Artikel 9 Absatz 1 der geänderten Richtlinie.

<sup>3</sup> Artikel 9 Absatz 2 der geänderten Richtlinie.

<sup>4</sup> KOM(2000) 517 endg. vom 6.9.2000.

<sup>5</sup> KOM(2005) 430 endg. vom 15.9.2005.

<sup>6</sup> KOM(2007) 795 endg. vom 13.12.2007.

<sup>7</sup> ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7.

<sup>8</sup> Zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/111/EG der Kommission vom 9. Dezember 2004 zur Anpassung der Richtlinie 94/55/EWG des Rates an den technischen Fortschritt (ABl. L 365 vom 10.12.2004, S. 25).

<sup>9</sup> Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, das am 30. September 1957 in Genf geschlossen und seither mehrfach geändert wurde; derzeit gilt die Fassung 2009-2011.

Gemeinschaft die Bedingungen für den Gefahrguttransport auf der Straße zu harmonisieren und damit gleichzeitig die Verkehrssicherheit auf nationaler Ebene zu verbessern.

In Anhang A der Richtlinie 94/55/EG sind die gefährlichen Güter aufgeführt, deren Beförderung auf der Straße zulässig ist, sowie Bestimmungen für Verpackung, Kennzeichnung und Beschreibung solcher Güter in den Beförderungspapieren festgelegt. Anhang B enthält die Vorschriften für die Beförderungseinheiten und die Beförderungsvorgänge.

Die Richtlinie 94/55/EG wurde mit Wirkung vom 30. Juni 2009 aufgehoben und durch die Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland<sup>10</sup> ersetzt. Der Ansatz der Richtlinie 2008/68/EG hinsichtlich der Aufnahme der technischen Bestimmungen des ADR ist derselbe wie der der Richtlinie 94/55/EG.

### **3. RICHTLINIE 95/50/EG**

Mit dem Ziel, die Sicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter weiter zu verbessern und zu gewährleisten, dass genügend Kontrollen in einheitlicher Weise durchgeführt werden, verabschiedete der Rat im Zusammenhang mit der Richtlinie 94/55/EG am 6. Oktober 1995 die Richtlinie 95/50/EG über einheitliche Verfahren für die Kontrolle von Gefahrguttransporten auf der Straße. Diese Richtlinie enthält eine Checkliste mit gemeinsamen Elementen, die von den Mitgliedstaaten zu verwendend ist, sowie eine Aufstellung von Verstößen. Im Jahr 2004 wurden die Anhänge der Richtlinie geändert<sup>11</sup>; seit 2005 werden Verstöße anhand von drei Gefahrenkategorien eingestuft.

Diese einheitlichen Kontrollen gelten für alle Gefahrguttransporte auf der Straße im Gebiet eines Mitgliedstaats oder solche, die aus einem Drittland in dieses Gebiet einfahren, unabhängig davon, in welchem Land die Beförderungseinheit zugelassen wurde. Mit dieser Richtlinie soll erreicht werden, dass ein repräsentativer Anteil der Gefahrguttransporte auf der Straße im Stichprobenverfahren kontrolliert wird, wobei gleichzeitig ein großer Teil des Straßennetzes erfasst wird.

Daneben können - vorbeugend oder wenn Verstöße festgestellt wurden, die die Sicherheit auf der Straße gefährden - auch Kontrollen in den Unternehmen durchgeführt werden<sup>12</sup>. Berichte über diese Kontrollen sind jedoch in der Richtlinie 95/50/EG nicht vorgeschrieben.

### **4. BERICHTE DER EU-MITGLIEDSTAATEN UND NORWEGENS**

Die Mitgliedstaaten waren aufgefordert, bei der Erstellung ihrer Berichte die Gefahrenkategorien in Anhang II der Richtlinie 95/50/EG zugrunde zu legen und den Bericht

---

<sup>10</sup> ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13-59.

<sup>11</sup> Richtlinie 2004/112/EG der Kommission vom 13 Dezember 2004 zur Anpassung der Richtlinie 95/50/EG des Rates an den technischen Fortschritt (ABl. L 367 vom 14.12.2004, S. 23).

<sup>12</sup> Schweden gab an, dass zahlreiche Kontrollen und Prüfungen in Terminals, Unternehmen und Häfen durchgeführt werden. Nach Angaben der Niederlande werden dort darüber hinaus Transportunternehmen aufgesucht, um Kontrollen und Prüfungen durchzuführen und Informationsmaterial zu verteilen. Belgien gab an, dass Inspektionen in den Unternehmen durchgeführt werden, und die Sicherheitsbeauftragten die Ergebnisse der Kontrollen in Unternehmen an die zuständigen Behörden weiterleiten.

entsprechend Anhang III der Richtlinie abzufassen. Norwegen hat immer einen Jahresbericht vorgelegt und darum gebeten, in den Bereich der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat einbezogen zu werden.

Nicht alle Mitgliedstaaten haben die Informationen im Standardformat vorgelegt. Beispielsweise verwendeten einige Mitgliedstaaten die Codes der früheren Prüfliste (Anhang I der Richtlinie vor der Änderung 2004), andere hatten eigene Systeme für die Kategorisierung von Verstößen.

Alle Mitgliedstaaten haben Berichte sowohl für 2006 als auch für 2007 vorgelegt, doch waren viele dieser Berichte unvollständig. Daher gibt es in den Tabellen dieses Berichts Lücken, die durch „#N/V“ für „nicht verfügbar“ markiert sind.

Eine Zusammenfassung dieser Berichte der Mitgliedstaaten ist diesem Bericht als Anhang beigefügt. Bei der Präsentation und der Analyse der Daten ist zu berücksichtigen, dass das Muster für den Bericht 2004 geändert wurde.

In Anhang I ist dargestellt, wie sich die Anzahl der in den einzelnen Mitgliedstaaten registrierten Kontrollen von 2003 bis 2007 entwickelt hat, wie groß der Anteil der Beförderungseinheiten ist, die im Zeitraum 2006-2007 nicht den Vorschriften entsprachen, und welcher Anteil der Verstöße im Zeitraum 2006-2007 auf die Gefahrenkategorie 1 entfällt.

Bei der Analyse der in Nummer 6 dargestellten Entwicklung und der statistischen Angaben in Nummer 7.6 *Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien* ist zu berücksichtigen, dass der Indikator für Spanien niedrig ist, da es ein Missverständnis in Bezug auf die Anzahl der Beförderungseinheiten gab, die nicht dem ADR entsprechen.

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

## **5. BERECHNUNG DER DATEN**

Die Mitgliedstaaten waren aufgefordert, in ihrem Bericht – wenn möglich – den geschätzten Umfang der Gefahrguttransporte in Tonnen oder in Tonnenkilometern anzugeben. Nur fünf Mitgliedstaaten haben diese Angaben vorgelegt.

Um einen objektiven Vergleich zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten zu ermöglichen, wurde der Umfang der Gefahrguttransporte je Mitgliedstaat aus Eurostat-Daten<sup>13</sup> ermittelt. Ausgehend von diesen Angaben wurde die Häufigkeit von Kontrollen je Million Tonnenkilometer geschätzt.

Eurostat-Statistiken fehlen für Ungarn (2006) und für Malta (2006-2007). Die Angaben für Ungarn wurden aus den Daten für 2007-2008 hochgerechnet. Angaben zum Umfang des Frachtvolumens in Malta wurden von der zuständigen maltesischen Behörde übermittelt.

---

<sup>13</sup> Eurostat-Tabelle „DS-073082“: Jährliche Straßenbeförderung gefährlicher Güter nach Art des Fahrgutes, untergliedert nach Verkehrstätigkeit.

Die statistischen Angaben von Eurostat sind in Anhang IX aufgenommen.

## **6. ENTWICKLUNG DER KONTROLLEN UND IHRER ERGEBNISSE**

Die Tabelle in Anhang I vermittelt einen Überblick über die Entwicklung der Straßenkontrollen in den einzelnen Mitgliedstaaten im Laufe der Zeit. In der ersten Zeile ist die Anzahl der Kontrollen angegeben. In der zweiten Zeile ist der Prozentsatz der kontrollierten Beförderungseinheiten erfasst, bei denen zumindest ein Verstoß ermittelt wurde. In der dritten Zeile ist der Prozentsatz der Kontrollen angeführt, bei denen der schwerwiegendste Verstoß die Gefahrenkategorie 1 betraf, d.h. die Kategorie der schwerwiegendsten Mängel.

Die Daten des Anhangs I wurden ab 2006 erhoben, mit Ausnahme der Anzahl der Kontrollen, bei der die Angaben aus dem vorhergehenden Bericht einbezogen werden.

Am Ende der Tabelle sind Durchschnittswerte für die Europäische Union sowie die statistischen Angaben aus Norwegen aufgeführt.

Aufgrund fehlender Angaben in den Berichten der Mitgliedstaaten

- ist bei der Gesamtzahl der Kontrollen für 2006 und 2007 Estland nicht berücksichtigt;
- beinhaltet der Prozentsatz der kontrollierten Beförderungseinheiten, bei denen 2006 mindestens ein Verstoß gegen die Vorschriften festgestellt wurde, keine Angaben aus Deutschland, Estland oder Spanien; für 2007 sind Estland und Spanien nicht eingerechnet;
- wurde der Prozentsatz der Verstöße der Gefahrenkategorie 1 für 2006 ohne Angaben aus Bulgarien, Deutschland und Portugal ermittelt.

Für einige Mitgliedstaaten können die Angaben zum Prozentsatz der Verstöße der Gefahrenkategorie 1 missverständlich sein. Wurden bei einer Kontrolle gleich mehrere Verstöße gemeldet, ergibt sich für die Verstöße der Gefahrenkategorie 1 ein Prozentsatz, der niedriger ist als es eigentlich den Tatsachen entspricht.. Dies trifft 2006 auf Frankreich, die Niederlande, Polen und Portugal zu; 2007 für Bulgarien, die Niederlande, Polen und Portugal.

In einigen Mitgliedstaaten ist die Zahl der Verstöße kleiner als die Zahl der Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprachen. Dies gilt für Belgien, Italien, Ungarn, Malta und Schweden. Auf den Prozentsatz sollte sich dies nicht systematisch auswirken. In einigen Fällen melden die Strafverfolgungsbehörden lediglich, dass Verstöße ermittelt wurden, machen aber keine weiteren Angaben dazu oder zu den daraufhin verhängten Sanktionen. Auf diese Frage wird unter 7.6. näher eingegangen.

## **7. VERGLEICH DER DATEN**

Im Folgenden werden die Daten, die die Mitgliedstaaten zu den von ihnen durchgeführten Kontrollen übermittelt haben, näher erläutert und analysiert. In den Anhängen II bis VIII wird die Situation in den Jahren 2006 und 2007 in den einzelnen Mitgliedstaaten mit Hilfe von Säulendiagrammen dargestellt.

## **7.1. Häufigkeit der Kontrollen**

Anhang II liefert einen Überblick über die Häufigkeit von Straßenkontrollen in den Mitgliedstaaten in den Jahren 2006 und 2007. Die Häufigkeit wird ausgedrückt als Verhältnis der Anzahl der Kontrollen je Million Tonnenkilometer der in den einzelnen Mitgliedstaaten beförderten gefährlichen Güter.

Im Jahr 2006 lag der Durchschnitt in der EU bei 2,95 Kontrollen je Million Tonnenkilometer, 2007 waren es 3,50 Kontrollen je Million Tonnenkilometer. Dies ist einen Anstieg um 18,6 %. In Bulgarien und Ungarn werden außergewöhnlich viele Kontrollen durchgeführt. Ohne die Zahlen aus Bulgarien und Ungarn läge der EU-Durchschnitt bei 2,33 Kontrollen 2006 und 2,90 Kontrollen 2007, was einem jährlichen Anstieg um 24,5% entsprechen würde.

## **7.2. Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunft der Beförderungseinheit**

Die Mitgliedstaaten müssen ihre Statistiken nach dem Ort der Zulassung der Beförderungseinheit aufschlüsseln. Anhang III dieses Berichts enthält einen Überblick über die Kontrollen, die nach der Herkunft der Beförderungseinheit aufgeschlüsselt werden.

Bei der Analyse der Ergebnisse sollte die geographische Lage der einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden; beispielsweise gibt es auf Inseln in der Regel weniger Gütertransitverkehr auf der Straße.

Daten für 2006 wurden von folgenden Mitgliedstaaten nicht vorgelegt: Bulgarien, Deutschland, Estland, Portugal und Slowakei; für 2007 fehlen die Daten aus Estland.

## **7.3. Anteil nicht den Vorschriften entsprechender Beförderungseinheiten**

Der Anteil der kontrollierten Beförderungseinheiten, bei denen mindestens ein Verstoß festgestellt wurde, ist in Anhang IV erfasst.

Der Prozentsatz von Beförderungseinheiten, die den Vorschriften nicht entsprechen, ist in den Mitgliedstaaten sehr unterschiedlich – er liegt in Portugal bei fast 80 %, in einer Reihe anderer Mitgliedstaaten unter 5 %.

Daten für 2006 wurden von folgenden Mitgliedstaaten nicht vorgelegt: Deutschland und Estland; für 2007 fehlen die Daten aus Estland. Der Indikator für Spanien ist niedrig, da es ein Missverständnis in Bezug auf die Anzahl der Beförderungseinheiten gab, die nicht den Vorschriften entsprechen.

## **7.4. Aufschlüsselung der nicht den Vorschriften entsprechenden Beförderungseinheiten nach ihrer Herkunft**

Die graphische Darstellung in Anhang V zeigt die Verteilung der Beförderungseinheiten, die nicht den Vorschriften entsprechen, aufgeschlüsselt nach ihrer Herkunft.

Bei der Analyse der Ergebnisse sollte die geographische Lage der einzelnen Mitgliedstaaten berücksichtigt werden.

Daten für 2006 wurden von folgenden Mitgliedstaaten nicht vorgelegt: Deutschland und Estland; für 2007 fehlen die Daten aus Estland. Die Slowakei übermittelte die Angaben, meldete jedoch für 2006 keinerlei Verstöße.

## **7.5. Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten**

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

Hinsichtlich der Häufigkeit der Stilllegung gibt es in den Mitgliedstaaten erhebliche Unterschiede - in Bulgarien wurde 2006 jedes Fahrzeug, bei dem ein Verstoß festgestellt wurde, stillgelegt, mehrere andere Mitgliedstaaten meldeten überhaupt keine Stilllegungen.

Die folgenden Mitgliedstaaten haben für 2006 keine Daten übermittelt: Deutschland, Italien, Portugal und die Slowakei; für 2007 liegen keine Daten aus Frankreich, Italien und Portugal vor.

Die folgenden Mitgliedstaaten gaben an, dass 2006 keine Fahrzeuge stillgelegt wurden: Estland, Spanien, Zypern, Litauen und Malta; für 2007 meldeten Zypern, Estland, Spanien, Lettland, Malta und Schweden keine Stilllegungen.

## **7.6. Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien**

Die graphische Darstellung in Anhang VII verdeutlicht die Verteilung der Verstöße nach Schweregrad. Nur der schwerwiegendste bei einer Kontrolle festgestellte Verstoß (der der höchsten Gefahrenkategorie zuzuordnen ist) hätte gemeldet werden sollen.

Die Gesamtzahl der gemeldeten Verstöße sollte der Zahl der Beförderungseinheiten entsprechen, die die Vorschriften nicht erfüllen. Die graphische Darstellung in Anhang VII zeigt die Summe der Verstöße geteilt durch die Zahl der Beförderungseinheiten, die den Vorschriften nicht entsprechen. Dies sollte 100 % ergeben, da nur die schwerwiegendsten Verstöße hätten gemeldet werden sollen.

Liegt der Wert unter 100 %, ist der Bericht über die Verstöße unvollständig. Ergibt sich ein Wert über 100 %, wurden pro Kontrolle mehrere Verstöße gemeldet.

Für 2006 legten Bulgarien, Deutschland und Portugal keine Daten zu den Gefahrenkategorien vor, in der Slowakei wurden keine Verstöße festgestellt.

Für 2007 wurden die geforderten Daten von allen Mitgliedstaaten übermittelt.

## **7.7. Arten von Sanktionen**

Die graphische Darstellung in Anhang VIII verdeutlicht die Verteilung der Sanktionen nach Mitgliedstaaten.

In den Mitgliedstaaten gibt es viele unterschiedliche Systeme für die Verhängung von Geldbußen und die Verfolgung von Verstößen.

Einige Mitgliedstaaten gaben an, dass je Beförderungseinheit mehr als eine Sanktion gemeldet wurde. Daher müssen sich die entsprechenden Prozentsätze nicht zu 100 % addieren.

Die Ergebnisse für Spanien fallen aus dem Rahmen, da es ein Missverständnis in Bezug auf die Gesamtzahl der Beförderungseinheiten gab, die nicht dem ADR entsprechen. Außerdem

haben bestimmte Mitgliedstaaten keine Angaben zu einigen Arten von Sanktionen gemacht. Es ist unklar, ob diese Sanktionen nicht verhängt oder nicht gemeldet wurden.

Bulgarien, Deutschland, Italien und Portugal meldeten für das Jahr 2006 keine Sanktionen; 2007 gab es keine Angaben aus Italien und Portugal.

## **8. FAZIT**

Alle Mitgliedstaaten haben Straßenkontrollen entsprechend der Richtlinie 95/50/EG durchgeführt. Hinsichtlich des Umfangs und der Qualität der Daten, die der Kommission übermittelt wurden, lässt sich eine Verbesserung feststellen. Die meisten Mitgliedstaaten verwenden die korrekten Berichtsformate. Nach wie vor wird bei diesen Kontrollen ein Anteil von Fahrzeugen ermittelt, die gegen die Vorschriften verstoßen. Die Zahl der Verstöße pro Kontrolle scheint sich wenig zu ändern.

Die Zahl der Kontrollen in der EU nahm von 2006 bis 2007 um rund 20 % zu; im Jahr 2007 wurden etwa 285 000 Kontrollen durchgeführt. Auf etwa acht Kontrollen kam eine, bei der ein Verstoß festgestellt wurde. Rund 40 % dieser Verstöße waren schwerwiegendste Verstöße. Aufgrund dessen wurden fast 10 000 Fahrzeuge nach der Kontrolle stillgelegt. Dies zeigt deutlich, dass die Durchsetzung der Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter durch Straßenkontrollen sinnvoll ist und zur Verbesserung der Sicherheit beiträgt.

Die Kommission erwägt, Empfehlungen vorzulegen, um Auslegung und Inhalt der Angaben, die die Mitgliedstaaten in ihren Jahresberichten übermitteln, weiter zu harmonisieren.

**Anhang I – Entwicklung hinsichtlich der Anzahl der Kontrollen, der Nichteinhaltung der Vorschriften und der Verstöße der Gefahrenkategorie 1**

Weitere Informationen zu dieser Tabelle unter Nummer 6 des Berichts.

LAND/JAHR		2003	2004	2005	2006	2007
AT	Zahl der Kontrollen	5831	5420	5273	7089	7580
	% nicht vorschriftsm.				36,49%	36,00%
	% Gefahrenkategorie 1				24,62%	24,55%
BE	Zahl der Kontrollen	2919	3417	3835	3977	4133
	% nicht vorschriftsm.				38,52%	39,90%
	% Gefahrenkategorie 1				47,36%	30,47%
BG	Zahl der Kontrollen				19206	27996
	% nicht vorschriftsm.				2,49%	1,24%
	% Gefahrenkategorie 1				#N/V	23,15%
CY	Zahl der Kontrollen				75	181
	% nicht vorschriftsm.				1,33%	0,55%
	% Gefahrenkategorie 1				100,00%	0,00%
CZ	Zahl der Kontrollen		11334	17796	6694	7691
	% nicht vorschriftsm.				5,83%	5,60%
	% Gefahrenkategorie 1				26,46%	17,87%
DE	Zahl der Kontrollen	106653	103975	88915	83760	86225
	% nicht vorschriftsm.				#N/V	20,18%
	% Gefahrenkategorie 1				#N/V	47,00%
DK	Zahl der Kontrollen	311	621	708	889	646
	% nicht vorschriftsm.				55,46%	52,79%
	% Gefahrenkategorie 1				34,08%	40,76%
EE	Zahl der Kontrollen		74	67	#N/V	#N/V
	% nicht vorschriftsm.				#N/V	#N/V
	% Gefahrenkategorie 1				20,41%	37,50%
	Zahl der Kontrollen	96	211	1106	614	456

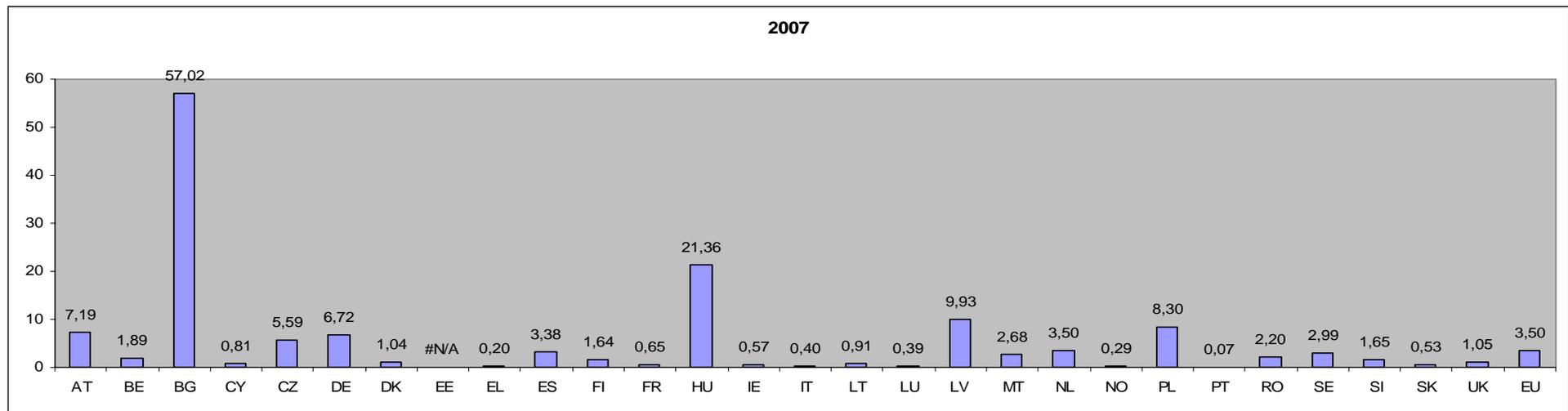
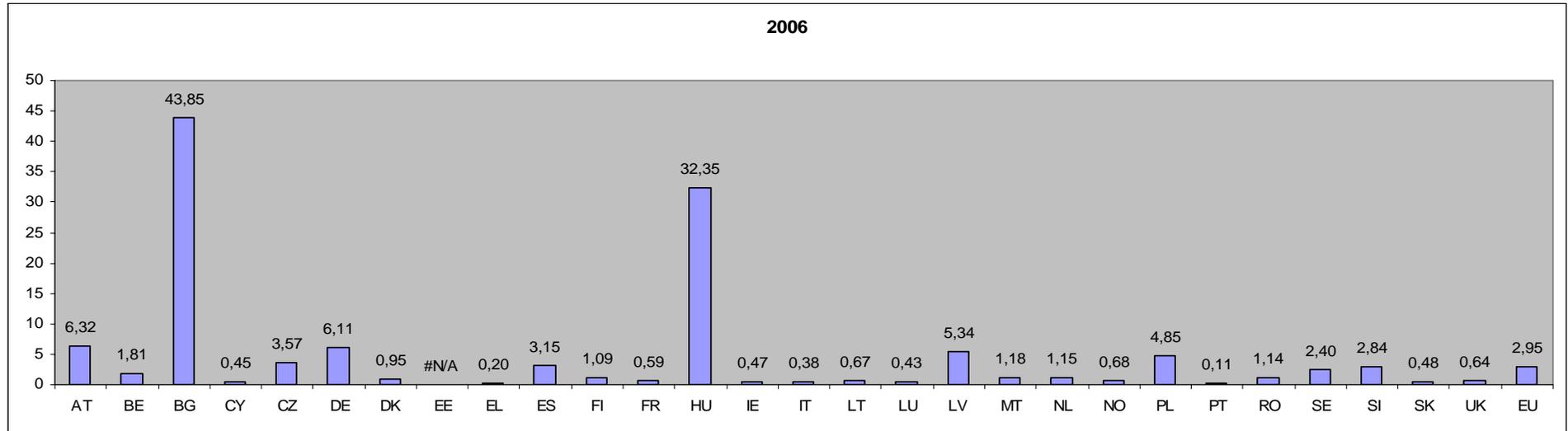
EL	% nicht vorschriftsm.				13,36%	16,89%
	% Gefahren- kategorie 1				52,44%	64,94%
ES	Zahl der Kontrollen	36782	30453	32591	40023	42787
	% nicht vorschriftsm.				0,25%	0,19%
	% Gefahren- kategorie 1				67,90%	66,69%
FI	Zahl der Kontrollen	2394	2536	2401	2530	3025
	% nicht vorschriftsm.				36,56%	33,92%
	% Gefahren- kategorie 1				31,35%	18,62%
FR	Zahl der Kontrollen	22951	28122	23341	5566	6388
	% nicht vorschriftsm.				10,28%	22,70%
	% Gefahren- kategorie 1				26,60%	22,07%
HU	Zahl der Kontrollen		74546	41609	35555	25995
	% nicht vorschriftsm.				1,63%	4,30%
	% Gefahren- kategorie 1				23,10%	27,03%
IE	Zahl der Kontrollen	356	375	815	630	731
	% nicht vorschriftsm.				32,54%	44,60%
	% Gefahren- kategorie 1				34,15%	24,54%
IT	Zahl der Kontrollen	2797	3135	3963	4105	4515
	% nicht vorschriftsm.				32,35%	34,55%
	% Gefahren- kategorie 1				72,82%	69,90%
LT	Zahl der Kontrollen		189	258	311	419
	% nicht vorschriftsm.				29,58%	16,95%
	% Gefahren- kategorie 1				23,91%	15,49%
LU	Zahl der Kontrollen	313	100	190	190	182
	% nicht vorschriftsm.				64,21%	68,13%
	% Gefahren- kategorie 1				15,75%	49,19%
LV	Zahl der Kontrollen		403	417	823	1609
	% nicht vorschriftsm.				11,42%	10,19%

	% Gefahren- kategorie 1				25,53%	29,27%
MT	Zahl der Kontrollen			36	33	75
	% nicht vorschriftsm.				51,52%	76,00%
	% Gefahren- kategorie 1				23,53%	34,09%
NL	Zahl der Kontrollen	2362	2138	1949	2750	7340
	% nicht vorschriftsm.				26,65%	14,69%
	% Gefahren- kategorie 1				57,82%	57,16%
PL	Zahl der Kontrollen			13505	15840	39057
	% nicht vorschriftsm.				11,14%	2,96%
	% Gefahren- kategorie 1				27,19%	15,52%
PT	Zahl der Kontrollen	67	192	171	235	137
	% nicht vorschriftsm.				76,17%	73,72%
	% Gefahren- kategorie 1				#N/V	42,50%
RO	Zahl der Kontrollen				2914	4517
	% nicht vorschriftsm.				9,37%	5,58%
	% Gefahren- kategorie 1				69,60%	64,77%
SE	Zahl der Kontrollen	6333	5109	6375	4182	4219
	% nicht vorschriftsm.				29,60%	20,27%
	% Gefahren- kategorie 1				22,08%	24,04%
SI	Zahl der Kontrollen	4178	3228	2179	1621	1041
	% nicht vorschriftsm.				17,89%	19,50%
	% Gefahren- kategorie 1				42,76%	39,41%
SK	Zahl der Kontrollen			83	247	300
	% nicht vorschriftsm.				0,00%	0,67%
	% Gefahren- kategorie 1				#N/V	0,00%
UK	Zahl der Kontrollen	6124	4863	5762	4851	8221
	% nicht vorschriftsm.				13,69%	30,76%
	% Gefahren- kategorie 1				19,13%	30,01%

EU	Zahl der Kontrollen				244710	285466
	% nicht vorschriftsm.				12,11%	14,44%
	% Gefahren-kategorie 1				40,57%	41,06%
NO	Zahl der Kontrollen				632	417
	% nicht vorschriftsm.				34,65%	34,53%
	% Gefahren-kategorie 1				21,27%	15,97%

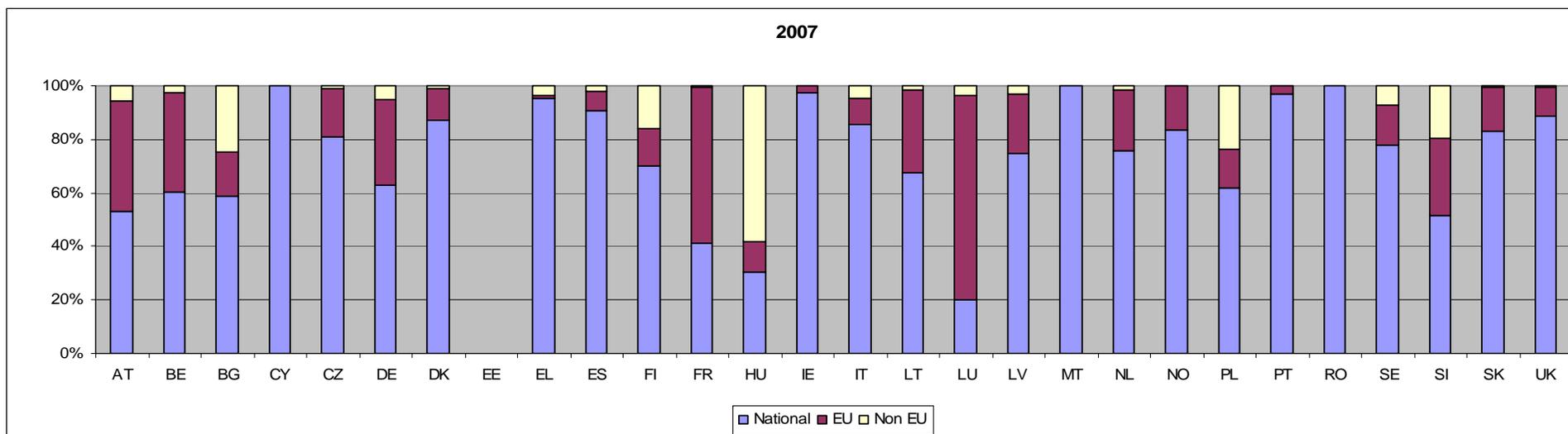
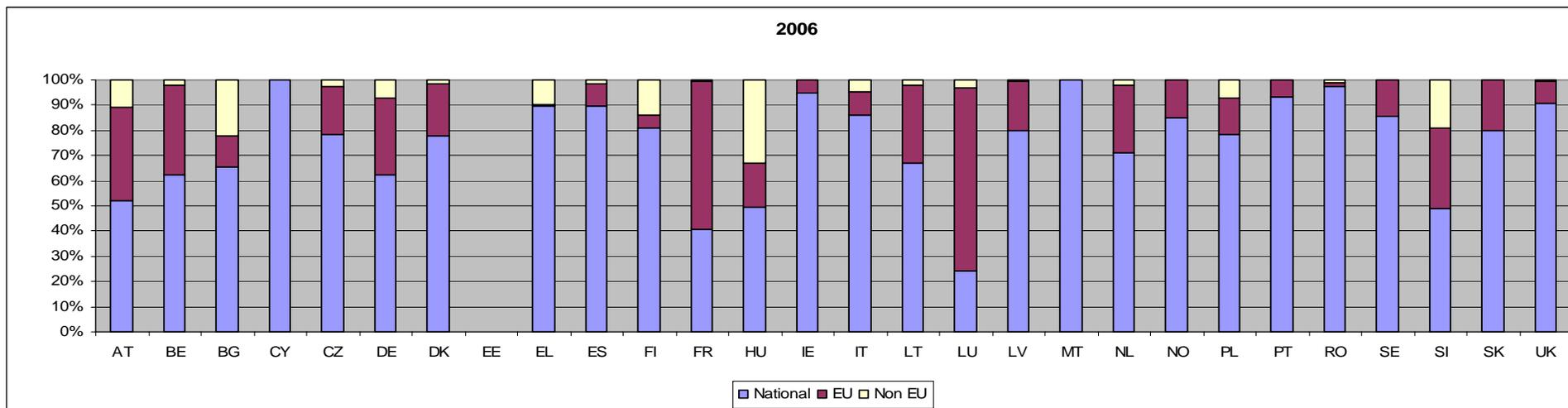
## ANHANG II – Häufigkeit von Kontrollen je Million Tonnenkilometer

Weitere Informationen zu dieser Tabelle unter Nummer 7.1 des Berichts.



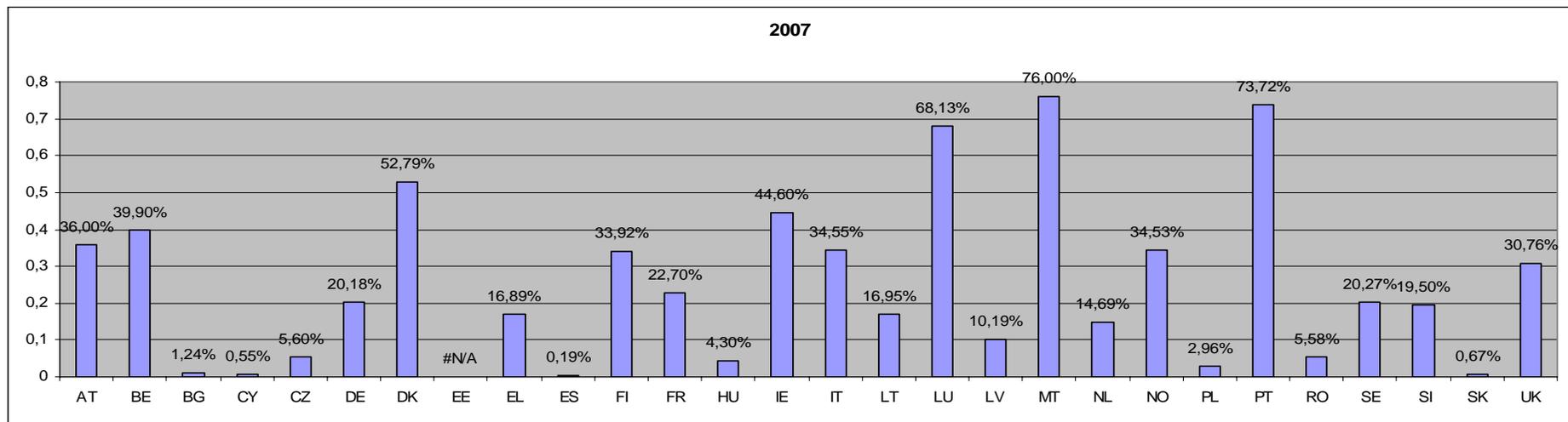
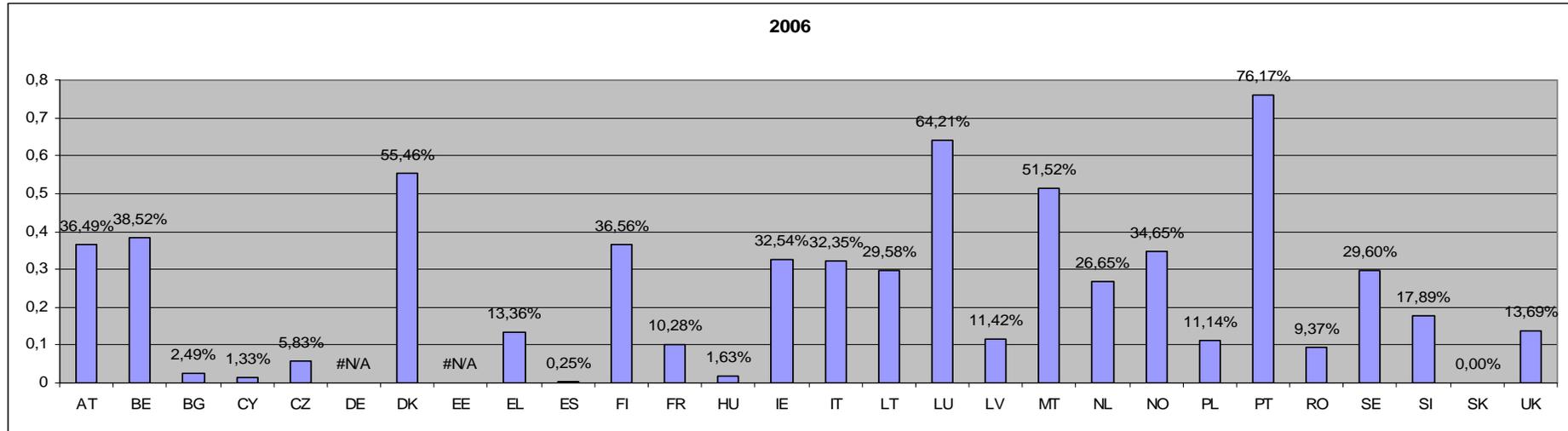
### ANHANG III - Aufschlüsselung der Kontrollen nach Herkunftsort

Weitere Informationen zu dieser Tabelle unter Nummer 7.2 des Berichts.



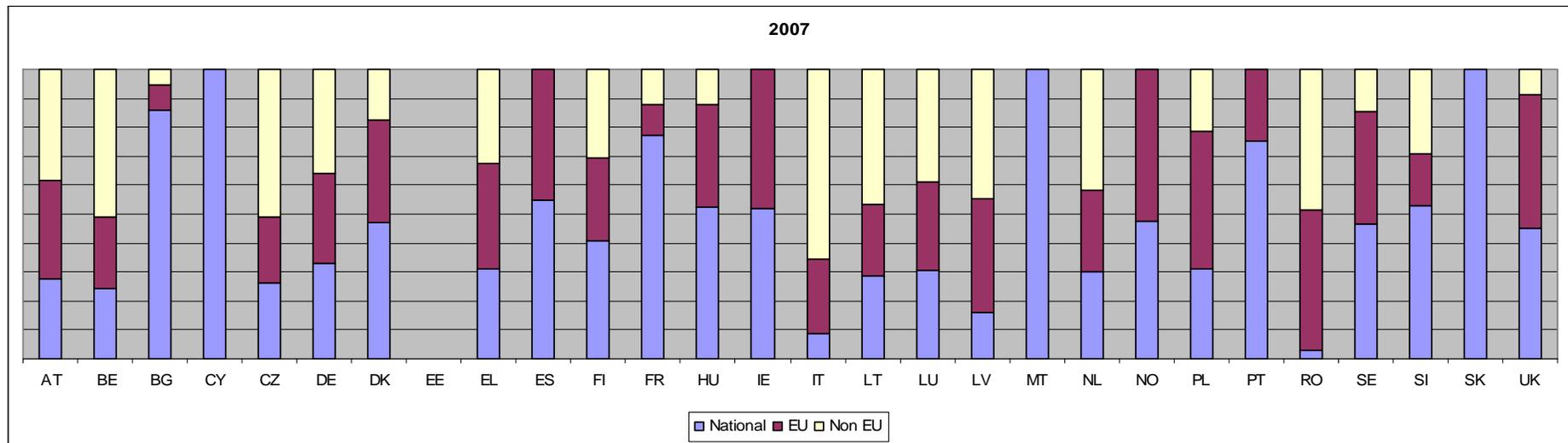
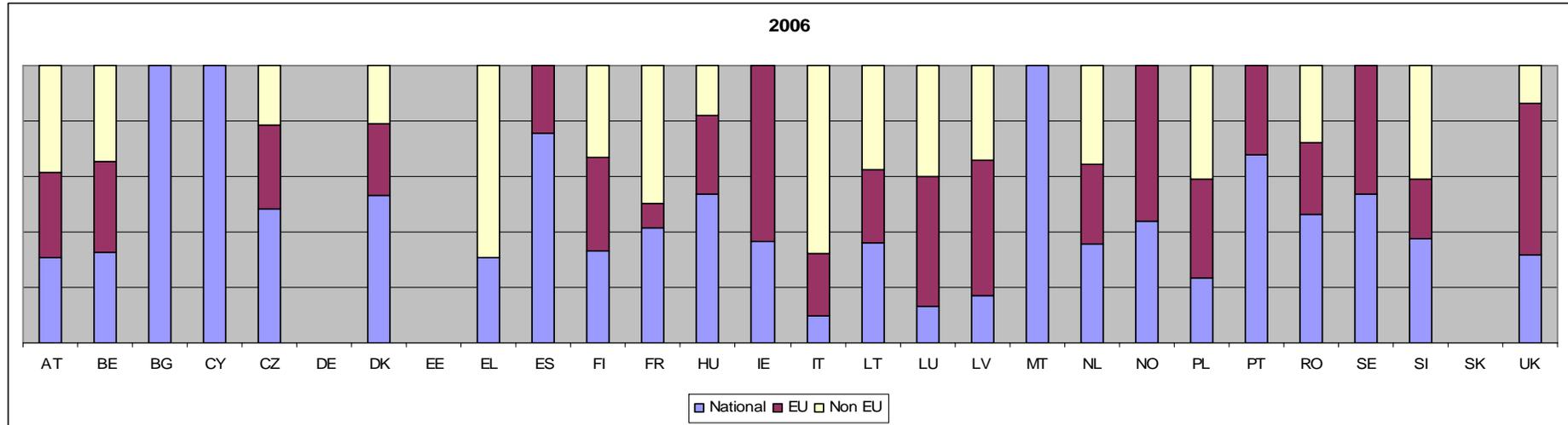
## ANHANG IV – Anteil der Beförderungseinheiten, die nicht dem ADR entsprechen

Weitere Informationen zu dieser Tabelle unter Nummer 7.3 des Berichts.



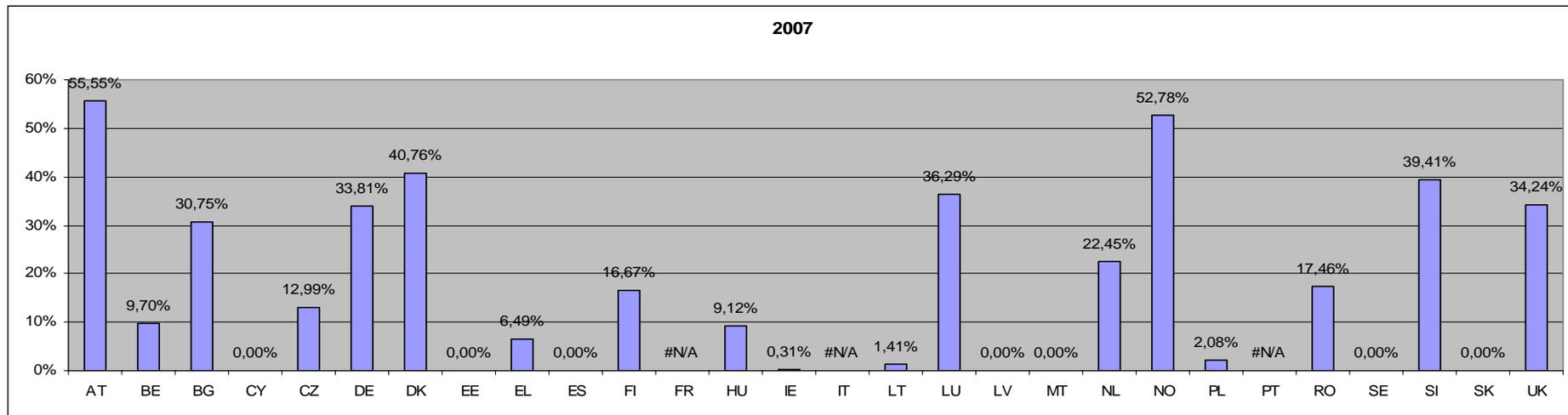
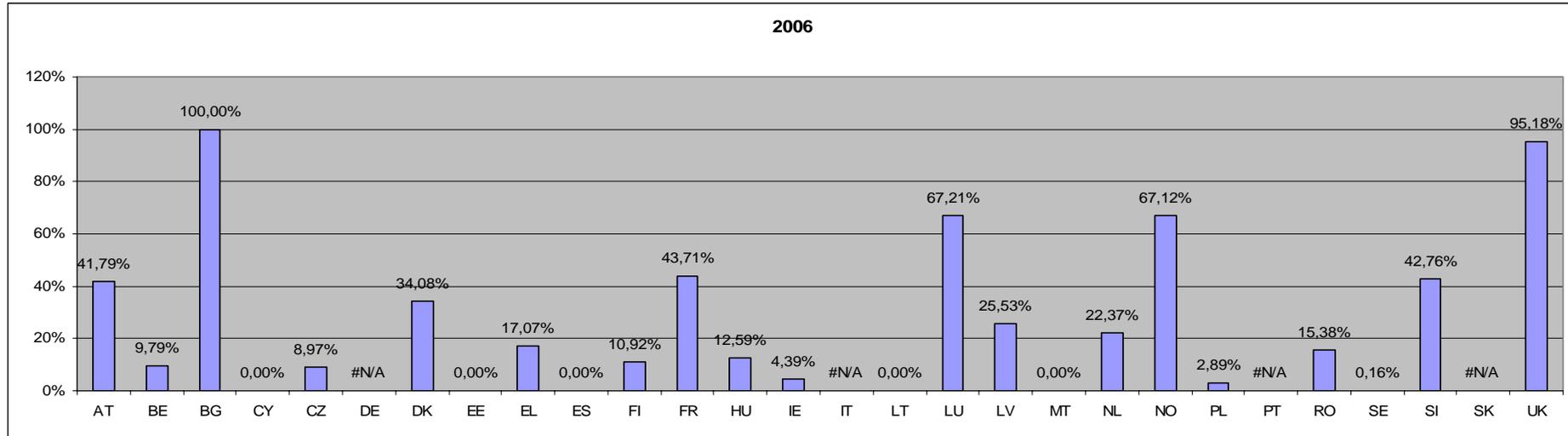
**ANHANG V – Aufschlüsselung der Beförderungseinheiten, die nicht dem ADR entsprechen, nach Herkunftsort**

Weitere Informationen zu dieser Tabelle unter Nummer 7.4 des Berichts.



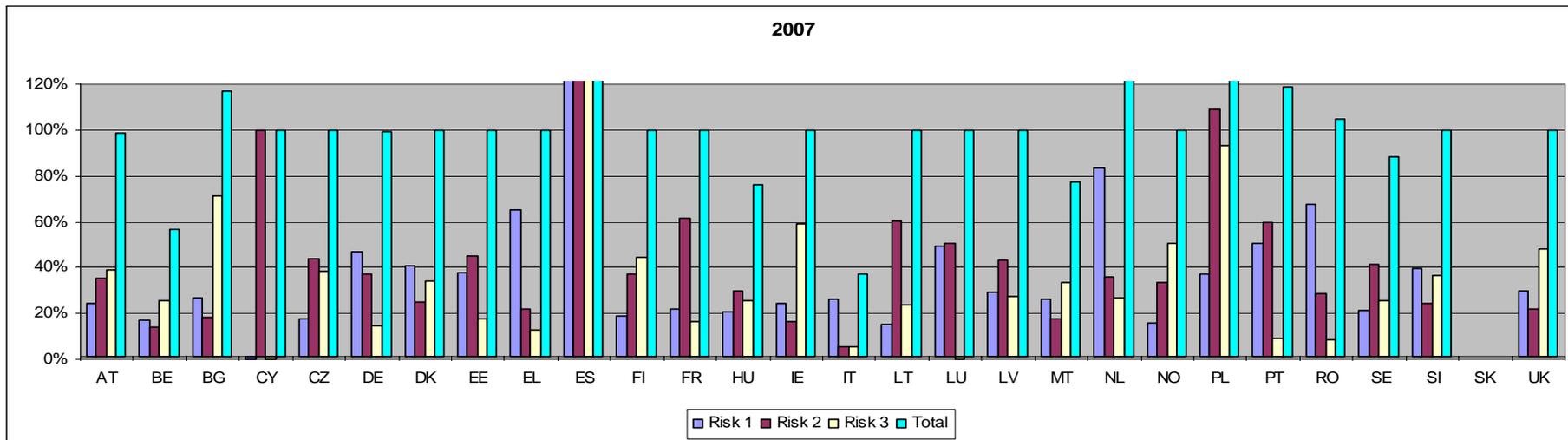
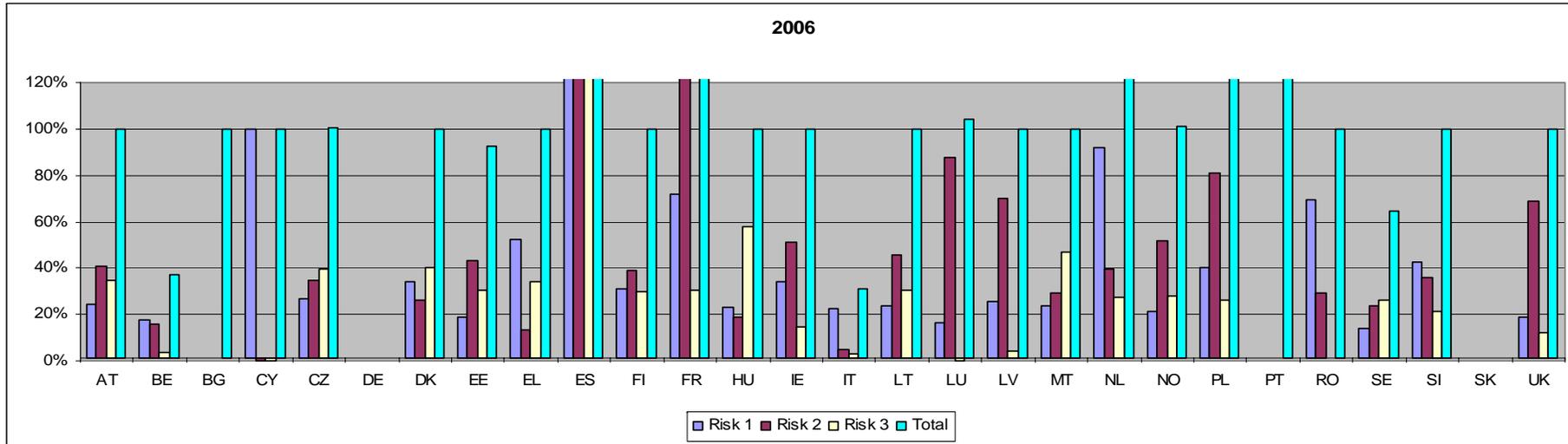
## ANHANG VI – Häufigkeit der Stilllegung von Beförderungseinheiten, die nicht dem ADR entsprechen

Weitere Informationen zu dieser Tabelle unter Nummer 7.5 des Berichts.



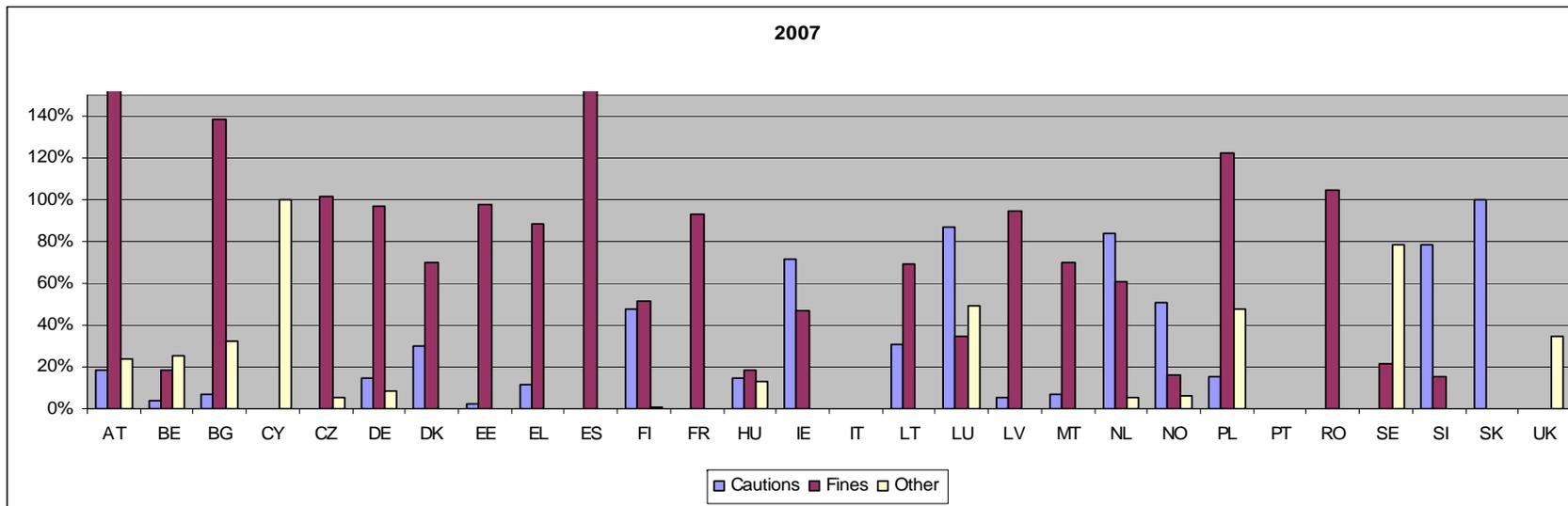
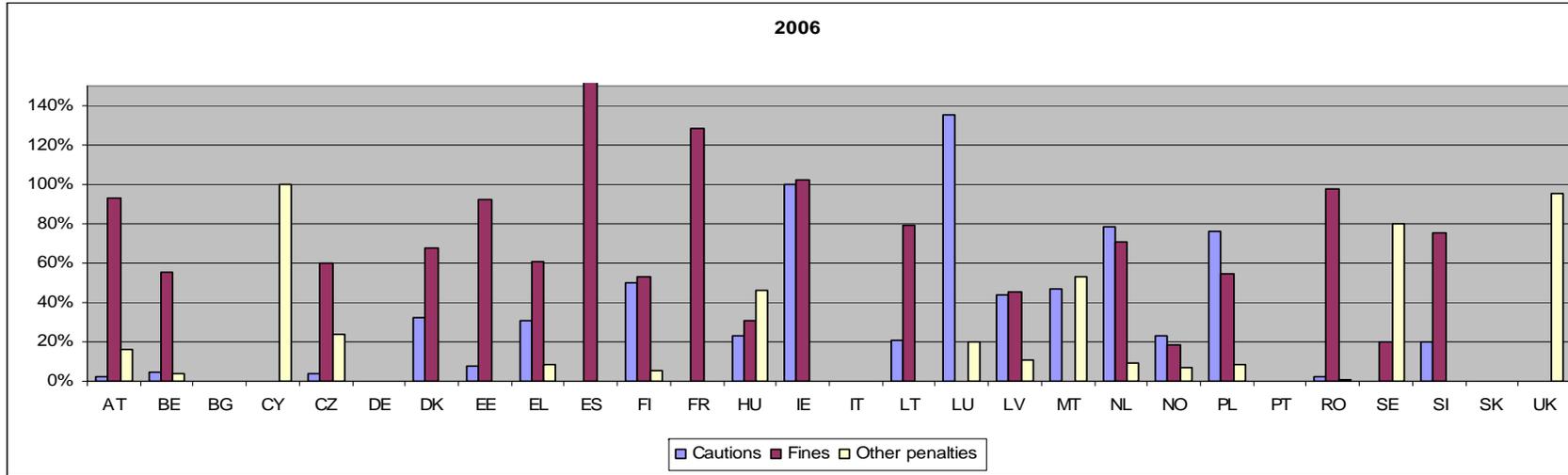
## ANHANG VII - Aufschlüsselung nach Gefahrenkategorien

Weitere Informationen zu dieser Tabelle unter Nummer 7.6 des Berichts.



**ANHANG VIII – Arten von Sanktionen je Beförderungseinheit, die nicht dem ADR entspricht**

Weitere Informationen zu dieser Tabelle unter Nummer 7.7 des Berichts.



**ANHANG IX – Jahresaufkommen von Gefahrguttransporten auf der Straße in  
Millionen Tonnenkilometern**

Weitere Informationen zu dieser Tabelle unter Nummer 5 des Berichts.

MS/year	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
AT	960	924	1064	985	1132	940	972	1122	1054	1178
BE	2768	3545	4177	3779	2623	2284	2473	2203	2191	1904
BG	:	:	:	:	:	:	:	438	491	694
CY	:	:	:	134	118	159	221	166	224	181
CZ	:	2905	2117	1905	2172	1498	1814	1875	1376	1140
DE	12261	12782	13437	12034	12777	13524	13158	13717	12834	13616
DK	887	853	827	998	780	901	693	933	620	1256
EE	:	:	:	:	25	24	286	193	276	189
EL	:	:	:	:	2040	3875	1975	3085	2228	3144
ES	8998	10690	10300	12036	12185	12669	12474	12700	12671	12605
FI	1946	2077	2427	2253	2401	1818	2165	2317	1847	1574
FR	8328	7607	8132	8471	8797	8701	8825	9456	9755	9441
HU	:	:	:	:	:	:	:	1099	1217	1348
IE	597	954	1139	1094	1414	1468	1403	1340	1291	1351
IT	10875	10894	11086	10523	10131	9935	11406	10777	11392	:
LT	:	:	:	:	1173	1151	383	461	461	384
LU	200	189	245	337	327	344	444	445	468	364
LV	:	:	:	117	153	97	159	154	162	185
MT								28	28	
NL	950	848	2123	1680	1664	2021	2203	2390	2098	2554
PL	:	:	:	:	:	3651	3649	3267	4708	5380
PT	1571	1276	1775	1730	1900	2066	1984	2046	1979	1846
RO	:	:	:	:	:	:	:	2559	2057	1782
SE	:	1779	1623	2009	1778	1450	1634	1743	1409	1265
SI	:	:	542	407	418	477	620	571	631	662
SK	:	:	:	:	406	431	366	517	562	281
UK	10790	11654	10655	10178	9899	7983	8766	7590	7808	:
NO	1085	1139	828	908	1120	886	944	931	1454	1018