



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 5.9.2024
COM(2024) 393 final

2024/0217 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union bezüglich der
Änderungen der Anlagen zum Übereinkommen über die internationale Beförderung
gefährlicher Güter auf der Straße und der dem Übereinkommen über die internationale
Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen beigefügten Verordnung zu
vertreten ist**

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

Vorgeschlagen wird ein Beschluss zur Festlegung des im Namen der Union zu vertretenden Standpunkts bezüglich der Änderungen der Anlagen zum Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, ADR) und der dem Europäischen Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, ADN) beigefügten Verordnung, die unter Berücksichtigung der Stillhaltefrist, in der die Vertragsparteien, die Mitglieder der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) und des ADN-Verwaltungsausschusses sind, Einwände gegen die für die Fassung 2025 vorgeschlagenen Änderungen erheben können, ab dem 1. Januar 2025 anwendbar sind.

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

Die Anlagen zum ADR und die dem ADN beigefügten Verordnung regeln die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße bzw. auf Binnenwasserstraßen zwischen den Mitgliedern der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (United Nations Economic Commission for Europe, UNECE), die auch Vertragsparteien des ADR und des ADN sind.

Die Entwicklung der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und auf Binnenwasserstraßen — sowohl innerhalb der Europäischen Union als auch zwischen der Europäischen Union und ihren Nachbarländern — ist ein wesentlicher Bestandteil der gemeinsamen europäischen Verkehrspolitik und gewährleistet, dass alle Wirtschaftszweige, die gefährliche Güter im Sinne des ADR oder des ADN herstellen oder verwenden, uneingeschränkt tätig sein können. Die Anpassung dieser Übereinkommen an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt ist daher für die Entwicklung des Verkehrs und der damit verbundenen Wirtschaftszweige von wesentlicher Bedeutung. Mit den Änderungen sollen das ADR und das ADN an die UN-Mustervorschriften angepasst werden, etwa durch neue Begriffsbestimmungen, Klassifizierungskriterien und UN-Nummern, Anforderungen an Verpackung und Kennzeichnung, Aktualisierungen der geltenden Normen und technischen Bestimmungen sowie redaktionelle Änderungen.

Die internationalen Bestimmungen für die Beförderung gefährlicher Güter wurden durch verschiedene internationale Organisationen wie die Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa, die Zwischenstaatliche Organisation für den Internationalen Eisenbahnverkehr (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, OTIF) und verschiedene Fachgremien der Vereinten Nationen festgelegt. Da die Vorschriften aufeinander abgestimmt sein müssen, wurde zwischen den beteiligten Organisationen ein umfangreiches internationales System für die Koordinierung und Harmonisierung entwickelt. Die Bestimmungen werden über einen Zeitraum von zwei Jahren angepasst.

2.1. Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR)

Das Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR) regelt die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße zwischen den

UNECE-Mitgliedstaaten und anderen Staaten, die das ADR anwenden (im Folgenden „ADR-Vertragsparteien“). Das ADR trat am 29. Januar 1968 in Kraft.

Die Europäische Union ist selbst keine Vertragspartei des ADR, aber alle ihre Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens.

2.2. Europäisches Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN)

Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN) regelt die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen zwischen den UNECE-Mitgliedstaaten, die das ADN anwenden (ADN-Vertragsparteien). Das ADN trat am 28. Februar 2008 in Kraft.

Die Europäische Union ist selbst keine Vertragspartei des ADN, aber 13 EU-Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des Übereinkommens.

2.3. Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) und ADN-Verwaltungsausschuss

Die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15), der ADN-Verwaltungsausschuss und der ADN-Sicherheitsausschuss (WP.15/AC.2) sind die durch die UNECE eingesetzten Gremien, die über die Änderungen des ADR und des ADN entscheiden. Diese Gremien bestehen aus den Vertretern der UNECE-Mitgliedstaaten, die das ADR und das ADN anwenden. Jede Vertragspartei des ADR und des ADN hat eine Stimme.

Gemäß Kapitel VII (Abstimmung) der Geschäftsordnung der WP.15 haben nur Vollmitglieder in der WP.15 eine Stimme; Beschlüsse dieses Gremiums werden im Wesentlichen im Konsens angenommen. Die WP.15 stimmt durch Handzeichen ab.

Gemäß Artikel 17 Absatz 7 des ADN hat jede auf der Sitzung des ADN-Verwaltungsausschusses vertretene Vertragspartei eine Stimme.

Die im Zweijahreszeitraum 2022-2024 angenommenen Änderungen enthalten umfangreiche Anpassungen an den technischen und wissenschaftlichen Fortschritt.

Was das ADR angeht, so fasste die WP.15 auf den in Abschnitt 2.4 genannten Sitzungen einen Beschluss zu den vorgeschlagenen Änderungen. Was das ADN angeht, so fasste der Verwaltungsausschuss auf seiner 31. Sitzung, die am 26. Januar 2024 in Genf stattfand, einen Beschluss zu den vorgeschlagenen Änderungen.

Gemäß Artikel 14 des ADR gilt jede vorgeschlagene Änderung der Anlagen des ADR als angenommen, sobald die WP.15 einen entsprechenden Beschluss gefasst hat, wenn nicht innerhalb von drei Monaten nach dem Tag der Übermittlung durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen wenigstens ein Drittel der Vertragsparteien – oder fünf von ihnen, wenn das Drittel größer ist als diese Zahl – dem Generalsekretär schriftlich ihre Ablehnung des Änderungsvorschlags mitteilt.

Gemäß Artikel 20 des ADN gilt jede vorgeschlagene Änderung als angenommen, sobald der ADN-Verwaltungsausschuss einen entsprechenden Beschluss gefasst hat, wenn nicht innerhalb von drei Monaten nach dem Tag der Übermittlung durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen wenigstens ein Drittel der Vertragsparteien – oder fünf von ihnen, wenn das Drittel größer ist als diese Zahl – dem Generalsekretär schriftlich ihre Ablehnung des Änderungsvorschlags mitteilt.

Die Änderungen, die von der WP.15 angenommen wurden und im Anhang dieses Vorschlags enthalten sind, wurden dem Generalsekretär der Vereinten Nationen übermittelt, sodass sie den ADR-Vertragsparteien am 1. Juli 2024 nach dem in Artikel 14 des ADR festgelegten Verfahren zur Annahme vorgelegt werden konnten. Sie sind auch online¹ zugänglich.

Die Änderungen, die vom ADN-Verwaltungsausschuss angenommen wurden und im Anhang dieses Vorschlags enthalten sind, wurden den ADN-Vertragsparteien vom Generalsekretär der Vereinten Nationen am 1. Juli 2024 nach dem in Artikel 20 des ADN festgelegten Verfahren zur Annahme vorgelegt. Sie sind auch online² zugänglich.

Einwände gegen die Änderungen des ADR und des ADN, die auf den oben genannten Sitzungen angenommen wurden, können bis zum 30. September 2024 an den Generalsekretär der Vereinten Nationen in dessen Eigenschaft als Verwahrer gerichtet werden.

2.4. Vorgesehene Akte der WP.15 und des ADN-Verwaltungsausschuss

Zweck der vorgesehenen Akte ist es, durch die Aktualisierung bestimmter Bestimmungen die sichere Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und auf Binnenwasserstraßen zu gewährleisten. Aktualisiert werden sollen u. a. die Liste der zur Beförderung zugelassenen gefährlichen Güter, die Anweisungen zur Verpackung, die Liste der geltenden Normen sowie andere technische Anforderungen an verschiedene Umschließungsmittel.

Es sei darauf hingewiesen, dass die internationalen Bestimmungen über die Beförderung gefährlicher Güter von verschiedenen internationalen Organisationen erlassen wurden. Dazu gehören die Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) und verschiedene Fachgremien der Vereinten Nationen, etwa der Sachverständigenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter des Wirtschafts- und Sozialrats (ECOSOC). Da die Bestimmungen aufeinander abgestimmt sein müssen, wurde zwischen den beteiligten Organisationen ein umfangreiches internationales System für die Koordinierung und Harmonisierung entwickelt. Die Bestimmungen werden über einen Zeitraum von zwei Jahren angepasst.

Während der Vorbereitung dieser Änderungen wurde ein breites Spektrum von Sachverständigen aus dem öffentlichen und privaten Bereich konsultiert. Die nachstehenden Fachsitzungen fanden während der Vorbereitung dieser Änderungen statt:

- Wirtschafts- und Sozialrat der Vereinten Nationen, Sachverständigenausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter:
 1. 60. Tagung in Genf, 27. Juni bis 6. Juli 2022;
 2. 61. Tagung in Genf, 28. November bis 6. Dezember 2022;
 3. 62. Tagung in Genf, 3. bis 7. Juli 2023;
 4. 63. Tagung in Genf, 27. November bis 6. Dezember 2023;
- Gemeinsame Tagung des RID-Fachausschusses und der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter der UNECE:
 1. Herbsttagung 2022 in Genf, 12. bis 16. September 2022;
 2. Frühjahrstagung 2023 in Bern, 20. bis 24. März 2023;
 3. Herbsttagung 2023 in Genf, 19. bis 27. September 2023;

¹ [CN.218.2024-Eng.pdf \(un.org\)](#)

² [CN.217.2024-Eng.pdf \(un.org\)](#)

4. Frühjahrstagung 2024 in Bern, 25. bis 28. März 2024;
– UNECE-WP.15 (ADR):
5. 111. Tagung in Genf, 9. bis 13. Mai 2022;
6. 112. Tagung in Genf, 8. bis 11. November 2022;
7. 113. Tagung in Genf, 15. bis 17. Mai 2023;
8. 114. Tagung in Genf, 6. bis 10. November 2023;
9. 115. Tagung in Genf, 2. bis 5. April 2024;
– UNECE-WP.15/AC.2 (ADN):
10. 40. Tagung in Genf, 22. bis 26. August 2022;
11. 41. Tagung in Genf, 24. bis 27. Januar 2023;
12. 42. Tagung in Genf, 21. bis 25. August 2023;
13. 43. Tagung in Genf, 22. bis 26. Januar 2024

sowie ADN-Verwaltungsausschuss, 31. Tagung in Genf, 26. Januar 2024.

Auf diesen Sitzungen wurden die einzelnen Änderungsvorschläge von den Sachverständigen der oben genannten Gremien analysiert und bearbeitet. In den meisten Fällen wurden die empfohlenen Maßnahmen einstimmig unterstützt. Bei bestimmten Vorschlägen wurden die Empfehlungen von der Mehrheit der Sachverständigen unterstützt.

Sofern die vorgeschlagenen Änderungen der Anlagen zum ADR in der durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen übermittelten Fassung nicht innerhalb von drei Monaten nach dem Tag der Übermittlung, also spätestens am 1. Oktober 2024, gemäß Artikel 14 Absatz 3 abgelehnt werden, treten die betreffenden Änderungen am 1. Januar 2025 in Kraft.

Sofern die vorgeschlagenen Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung nicht innerhalb von drei Monaten nach dem Tag der Übermittlung, also spätestens am 1. Oktober 2024, gemäß Artikel 20 Absatz 5 abgelehnt werden, treten die betreffenden Änderungen am 1. Januar 2025 in Kraft.

3. IM NAMEN DER EUROPÄISCHEN UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Die Europäische Union ist weder Vertragspartei des ADR noch des ADN. Auch wenn die Europäische Union keine Vertragspartei eines internationalen Übereinkommens ist, kann sie ihre Zuständigkeit ausüben, indem sie mittels ihrer Organe einen Standpunkt festlegt, der insbesondere durch die Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien dieses Übereinkommens sind und im Interesse der Europäischen Union gemeinsam handeln, in ihrem Namen in dem durch dieses Übereinkommen eingesetzten Gremium vertreten werden soll (siehe Deutschland/Rat, C-399/12 (OIV), Rn. 52 und die zitierte Rechtsprechung).

Derzeit umfasst das ADR 53 Vertragsparteien, darunter alle EU-Mitgliedstaaten. Das ADN umfasst 18 Vertragsparteien, darunter 13 EU-Mitgliedstaaten.

Seit dem 1. Januar 1997 wendet die Union die Bestimmungen des ADR auf die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße im EU-Gebiet an, zunächst aufgrund der Richtlinie 94/55/EG des Rates vom 21. November 1994 zur Angleichung der

Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten für den Gefahrguttransport auf der Straße³. 2008 wurde die Richtlinie 94/55/EG durch die Richtlinie 2008/68/EG⁴ ersetzt, die die gleichen Grundsätze wie ihre Vorgängerin verfolgt und auch für die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen gilt. Auf der Grundlage der genannten Richtlinie wendet die Europäische Union seit dem 1. Juli 2009 die Bestimmungen des ADN auf die Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen an.

Die vorgesehenen Änderungen werden für eine sichere und kostengünstige Beförderung gefährlicher Güter als zweckmäßig angesehen und tragen dem technischen Fortschritt Rechnung, sodass sie befürwortet werden können.

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sieht Beschlüsse vor „zur Festlegung der Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“.

Artikel 218 Absatz 9 AEUV gilt unabhängig davon, ob die Union ein Mitglied des betreffenden Gremiums oder Vertragspartei der betreffenden Übereinkunft ist⁵.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die durch die Anwendung völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Darunter fallen auch Instrumente, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber ... erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“⁶.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Die WP.15 ist ein Gremium, das durch ein Übereinkommen eingesetzt wurde, nämlich durch das Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR).

Der ADN-Verwaltungsausschuss ist ein Gremium, das durch ein Übereinkommen eingesetzt wurde, nämlich durch das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN).

Die von der WP.15 und vom ADN-Verwaltungsausschuss vorgeschlagenen Akte stellen rechtswirksame Akte dar. Unter den oben genannten Voraussetzungen werden die vorgeschlagenen Akte gemäß Artikel 14 des ADR und Artikel 20 des ADN völkerrechtlich bindend und sind geeignet, den Inhalt des EU-Rechts, nämlich der Richtlinie 2008/68/EG, maßgeblich zu beeinflussen. Grund ist, dass gemäß Artikel 1 der Richtlinie 2008/68/EG die Anwendung dieser Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße oder auf Binnenwasserstraßen innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen

³ ABl. L 319 vom 12.12.1994, S. 7.

⁴ ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13.

⁵ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 64.

⁶ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61 bis 64.

anderen verbindlich vorgeschrieben sind und es in Artikel 4 der genannten Richtlinie im Zusammenhang mit Drittländern heißt: „Die Beförderung gefährlicher Güter zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern ist zulässig, sofern die Vorschriften von ADR, RID und ADN eingehalten werden und soweit in den Anhängen nichts anderes bestimmt ist.“ Darüber hinaus werden sich die oben genannten Änderungen aufgrund des Artikels 8 der Richtlinie 2008/68/EG auf deren Anwendung auswirken. Nach dieser Bestimmung ist die Kommission befugt, Anhang I Abschnitt I.1 und Anhang III Abschnitt III.1 der Richtlinie 2008/68/EG an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen – „vor allem zur Berücksichtigung der Änderungen von ADR ... und ADN“.

Der institutionelle Rahmen des Übereinkommens wird durch die vorgesehenen Akte weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Liegt dem vorgesehenen Akt ein doppelter Zweck oder Gegenstand zugrunde und ist einer davon der wesentliche und der andere von untergeordneter Bedeutung, so muss der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden, nämlich auf diejenige, die der wesentliche oder vorrangige Zweck oder Gegenstand verlangt.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptziel und Hauptgegenstand dieses Beschlusses ist die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und auf Binnenwasserstraßen. Seine materielle Rechtsgrundlage ist daher Artikel 91 AEUV.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss des Rates sollte Artikel 91 AEUV in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

5. VERÖFFENTLICHUNG DER VORGESEHENEN AKTE

Aus Gründen der Transparenz und der ordnungsgemäßen Bezugnahme werden die Beschlüsse der WP.15 und des ADN-Sicherheitsausschusses im *Amtsblatt der Europäischen Union* unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens veröffentlicht.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union bezüglich der Änderungen der Anlagen zum Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und der dem Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen beigefügten Verordnung zu vertreten ist

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (Accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, ADR) ist am 29. Januar 1968 in Kraft getreten. Das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, ADN) ist am 28. Februar 2008 in Kraft getreten.
- (2) Nach Artikel 14 des ADR kann jede Vertragspartei eine oder mehrere Änderungen der Anlagen zum ADR vorschlagen. Folglich kann die Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) Änderungen der Anlagen zum ADR annehmen. Nach Artikel 20 des ADN können der Sicherheitsausschuss und der Verwaltungsausschuss Änderungen der dem ADN beigefügten Verordnung annehmen.
- (3) Die Änderungen, die im Zweijahreszeitraum 2022-2024 von der WP.15 und vom ADN-Verwaltungsausschuss in Bezug auf die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und auf Binnenwasserstraßen angenommen wurden, wurden den Vertragsparteien des ADR und den Vertragsparteien des ADN jeweils am 1. Juli 2024 übermittelt.
- (4) Es ist angebracht, den im Namen der Union bezüglich dieser Änderungen des ADR und des ADN zu vertretenden Standpunkt festzulegen, da sie völkerrechtlich bindend und geeignet sind, den Inhalt des Unionsrechts, insbesondere der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹, maßgeblich zu beeinflussen. Die genannte Richtlinie legt Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, auf der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen fest, die gemäß Artikel 1 für die Beförderung innerhalb eines Mitgliedstaats oder von einem Mitgliedstaat in einen anderen gelten, indem sie auf das ADR und das ADN Bezug nimmt. Nach Artikel 4 der Richtlinie ist die Beförderung gefährlicher Güter

¹ 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).

zwischen Mitgliedstaaten und Drittländern zulässig, sofern die Vorschriften von ADR, RID und ADN eingehalten werden und soweit in den Anhängen nichts anderes bestimmt ist. Ferner ist die Kommission nach Artikel 8 der Richtlinie 2008/68/EG befugt, Anhang I Abschnitt I.1 und Anhang III Abschnitt III.1 der genannten Richtlinie an den wissenschaftlichen und technischen Fortschritt anzupassen, vor allem zur Berücksichtigung der Änderungen von ADR, RID und ADN.

- (5) Die Europäische Union ist weder Vertragspartei des ADR noch des ADN. Trotzdem kann sie ihre Zuständigkeit ausüben, indem sie mittels ihrer Organe einen Standpunkt festlegt, der in ihrem Namen von den Mitgliedstaaten, die Vertragsparteien der Übereinkommen sind und gemeinsam im Interesse der Europäischen Union handeln, in den durch die Übereinkommen eingesetzten Gremien vertreten wird.
- (6) Alle Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des ADR und wenden dieses an; 13 Mitgliedstaaten sind Vertragsparteien des ADN und wenden dieses an.
- (7) Mit den vorgesehenen Änderungen soll eine sichere und effiziente Beförderung gefährlicher Güter gewährleistet und zugleich dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt in dem Sektor sowie der Entwicklung neuer Stoffe und Gegenstände, deren Beförderung gefährlich sein könnte, Rechnung getragen werden. Die Entwicklung der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und auf Binnenwasserstraßen — sowohl innerhalb der Europäischen Union als auch zwischen der Europäischen Union und ihren Nachbarländern — ist ein wesentlicher Bestandteil der gemeinsamen Verkehrspolitik und gewährleistet, dass alle Wirtschaftszweige, die gefährliche Güter im Sinne des ADR oder des ADN herstellen oder verwenden, uneingeschränkt tätig sein können.
- (8) Die vorgesehenen Änderungen werden für eine sichere und kostengünstige Beförderung gefährlicher Güter als zweckmäßig angesehen und können daher unterstützt werden.
- (9) Alle vorgeschlagenen Änderungen sind gerechtfertigt und sinnvoll und sollten daher von der Europäischen Union unterstützt werden.
- (10) Der Standpunkt der Europäischen Union sollte von ihren Mitgliedstaaten vertreten werden, die Vertragsparteien des ADR und des ADN sind und gemeinsam handeln —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der im Namen der Europäischen Union zu vertretende Standpunkt bezüglich der Änderungen der Anlagen zum ADR und der dem ADN beigefügten Verordnung, die von der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) bzw. vom ADN-Verwaltungsausschuss in der im Anhang dieses Beschlusses aufgeführten Form angenommen wurden, ist dem genannten Anhang zu entnehmen.

Geringfügige Änderungen dieses Standpunkts können ohne einen weiteren Beschluss des Rates gemäß Artikel 2 vereinbart werden.

Artikel 2

Der in Artikel 1 genannte Standpunkt wird von den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, die Vertragsparteien des ADR und des ADN sind, gemeinsam im Interesse der Europäischen Union vorgetragen.

Artikel 3

Die Beschlüsse der Arbeitsgruppe für die Beförderung gefährlicher Güter (WP.15) und des ADN-Sicherheitsausschusses werden im *Amtsblatt der Europäischen Union* unter Angabe des Datums ihres Inkrafttretens veröffentlicht.

Artikel 4

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am

Im Namen des Rates

Der Präsident /// Die Präsidentin