

Auf die Mitgliedstaaten der EU kommt jedes Jahr eine kaum noch überschaubare Flut von Regelungen zu. Viele Gremien, vor allem unter der Leitung der Europäischen Kommission (KOM), arbeiten an weiteren Vorschriften. Ziel ist es, einheitliche Regelungen für alle Mitgliedstaaten zu erarbeiten, um Handelshemmnisse abzubauen. Derzeit gehören 28 Mitgliedstaaten zur EU: Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, die Niederlande, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, die Slowakei, Slowenien, Spanien, die Tschechische Republik, Ungarn, das Vereinigte Königreich und Zypern.

Regelwerke durch Richtlinien harmonisieren

Gleichwohl ist die EU vielfältig am Transport gefährlicher Güter interessiert. Es werden große Anstrengungen unternommen, die Gefahrgutvorschriften durch Richtlinien innerhalb der Mitgliedstaaten zu harmonisieren. Basis für diese EG- bzw. EU-Richtlinien sind grundsätzlich die internationalen Regelwerke. Es gilt als sicher, dass die derzeit vorhandenen internationalen Regelwerke über die Beförderung gefährlicher Güter wie RID, ADR und ADN (aber auch der IMDG-Code) weiterhin Gültigkeit haben werden, zumal ihr Geltungsbereich über den der EU-Staaten weit hinausgeht.

Kein EU-Mitgliedstaat darf neue technische Vorschriften erlassen, welche die Wettbewerbsfähigkeit innerhalb der EU einschränken. Selbst nationale Abweichungen vom ADR – wie z. B. für Deutschland in Anlage 2 Gefahrgutverordnung Straße, Eisenbahn und Binnenschifffahrt (GGVSEB) festgelegt – sind nur noch in beschränktem Maße zulässig – u. a. wenn dies laut Art. 36 EWG-Vertrag aus Gründen der Ordnung und Sicherheit gerechtfertigt ist. In der Regel ist eine Notifizierung erforderlich.



Die Kommission der EG bzw. EU wurde aktiv, um auch bei innerstaatlichen Transporten gefährlicher Güter das gleiche Recht vorzugeben wie im grenzüberschreitenden Verkehr. Sie erreichte ihre Ziele durch EWG-/EG-/EU-Richtlinien. Die erste dieser Richtlinien betraf die Gefahrgutfahrerschulung; sie wurde 1989 verkündet.

Foto: EG bzw. EU

Im europäischen Haus vereint

3.4 EUROPÄISCHE UNION – Die 28 Mitgliedstaaten werden mit zahlreichen Regelungen aus Brüssel konfrontiert, die Handelshemmnisse abbauen sollen. Auch die Beförderung gefährlicher Güter ist ein grenzüberschreitendes Thema.

Rechtsgrundlage für eine einheitliche Gesetzgebung ist Art. 75 EWG-Vertrag von Maastricht (neu Art. 71 EG-Vertrag von Amsterdam, Letzterer ist im Mai 1999 in Kraft getreten).

Unterschiedliche Sicherheitsvorstellungen

Wegen der unterschiedlichen Sicherheitsvorstellungen wird es auch künftig in gewissen Punkten unterschiedliche Vorschriften für den nationalen und den internationalen Verkehr geben. Priorität sollte aber haben, die Vorschriften der internationalen Transport-Organisationen, wie der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), der Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) und der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), fortzuschreiben. Staaten, die der EU angehören, wenden bei der Zulassung zum inner-

staatlichen Verkehr in Deutschland (Kabotage) ihre eigenen technischen Vorschriften an. Sie unterliegen beispielsweise dann nicht den eventuell noch zusätzlichen geltenden Vorschriften der GGVSEB.

Im Gefahrgutrecht hat die EU derzeit noch keine Verordnung verabschiedet, wohl aber zehn Richtlinien, von denen sechs wieder aufgehoben wurden.

Innerstaatliche Gefahrgutbeförderungen wurden seit 1997 auch nach ADR- oder RID-Rahmenrichtlinie auf der Grundlage von ADR oder RID abgewickelt. In diesen Richtlinien waren auch Regelungen zu Ausnahmen getroffen. Weitere EU-Richtlinien auf dem Gebiet des Gefahrgutrechts wurden damals angekündigt, z. B. im Bereich der Binnenschifffahrt. Weiterhin war vorgesehen, alle Gefahrgutregelungen zu einer Richtlinie zusammenzufassen. Mittlerweile wurden alle Ankündigungen umgesetzt.