II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße

KOM(88) 339 endg.

(Von der Kommission vorgelegt am 23. Juni 1988)

(88/C 322/11)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, insbesondere auf Artikel 75,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Europäischen Parlaments,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Die Beförderung gefährlicher Güter im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Straßenverkehr hat im Laufe der Jahre immer stärker zugenommen, was die Unfallgefahr erhöht.

Verkehrsunfälle bei der Beförderung gefährlicher Güter können katastrophale Ausmaße annehmen.

Es liegt im Interesse der Allgemeinheit, so weit wie möglich die Gefahren solcher Unfälle einzuschränken, die mitunter nicht wieder rückgängig zu machende Umweltschäden und schwere körperliche Schäden des Fahrpersonals oder der Personen, die mit diesen Gütern in Berührung kommen, zur Folge haben können.

Sind gefährliche Güter mit der Umwelt in Berührung gekommen, so ist es bisweilen äußerst schwierig und kostspielig, die schädlichen Folgen der Verschmutzung der Wasserstraßen, des Grundwassers oder sonstiger Verschmutzungen zu verhindern, so daß die Bemühungen darauf gerichtet sein müssen, wie sich Umstände, die derartige Unfälle verursachen können, möglichst verhindern lassen.

Erfahrungsgemäß sind zahlreiche Unfälle bei der Beförderung gefährlicher Güter darauf zurückzuführen, daß das Fahrpersonal nur eine unzureichende Kenntnis der Gefährlichkeit dieser Beförderungen hat, weshalb alles getan werden sollte, die berufliche Qualifikation zu verbessern.

Bei der Beförderung gefährlicher Güter übernimmt der Fahrer, der den Transport begleitet und seinen gesamten Ablauf überwacht, eine entscheidende Aufgabe. Er muß ständig die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls verringern und, falls sich dennoch ein Unfall ereignet, die ersten Sicherheitsmaßnahmen treffen, die für seinen eigenen Schutz, den der übrigen Verkehrsteilnehmer und jeder sonstigen Person, die durch einen solchen Unfall geschädigt werden könnte, sowie für den Schutz der Umwelt generell erforderlich sind.

Es ist daher wichtig, den Fahrern von Fahrzeugen, die gefährliche Güter befördern, die mit der Art der beförderten Güter verbundenen Gefahren bewußt zu machen und ihre praktische Fähigkeit zu schulen, für alle Schwierigkeiten, die bei derartigen Beförderungen auftreten können, die geeignetste Lösung zu finden. Daher ist es wichtig, ihre Schulung zu fördern, zu erweitern und derartigen Beförderungen anzupassen.

Es gibt keine internationalen Übereinkommen oder Vereinbarungen, die eine Schulung für die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße vorschreiben, ausgenommen für bestimmte grenzüberschreitende Beförderungen mit Tanks, Gefäßbatterien und Tankcontainern mit einem Gesamtfassungsraum von mehr als 3 000 Litern je Beförderungseinheit.

Eine angemessene berufliche Ausbildung für die Beförderung aller gefährlichen Güter ist nur unzureichend oder überhaupt nicht vorgeschrieben. Im Hinblick auf die Liberalisierung des Verkehrsmarkts ab 1992 müssen alle Maßnahmen getroffen werden, die ein Höchstmaß an Sicherheit sowohl für innerstaatliche als auch für grenzüberschreitende Beförderungen dieser Güter gewährleisten, da beide Verkehrsformen die gleichen Gefahren mit sich bringen.

Die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter bedeutet einen wirtschaftlichen Wertzuwachs, da eine bestmögliche Qualifikation des Fahrpersonals für das Verkehrsunternehmen ein wichtiges Kapital darstellt, denn sie sichert die Treue der Kundschaft, gewährleistet einen besseren Wechsel und eine bessere Nutzung der Fahrzeuge, niedrigere Versicherungsprämien, mit einem Wort, sie bietet die Gewähr

für eine bessere Produktivität der Beförderung gefährlicher Güter im Straßenverkehr nicht nur im Interesse der Verkehrsunternehmen, sondern auch der Allgemeinheit, insbesondere der Beschäftigung.

In dem Bestreben, unter anderem harmonisierte Regelungen für die Schulung der Fahrer von Fahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter in der Gemeinschaft zu fördern, sind für diese Fahrer einheitliche Ausbildungsprogramme zu schaffen, bei denen moderne Techniken, die im allgemeinen auf die aktive Schulung der Lehrgangsteilnehmer ausgerichtet sind, eingesetzt werden —

HAT FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Ziel

(1) Diese Richtlinie verpflichtet Fahrer von

1) Fahrzeugen, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen haben und zur Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden;

2) Tankfahrzeugen, die einen Gesamtfassungsraum von mehr als 3 000 Litern haben und zur Beförderung gefährlicher Güter eingesetzt werden;

3) Beförderungseinheiten, die einen Gesamtfassungsraum von mehr als 3 000 Litern haben und gefährliche Güter in Tanks oder Tankcontainern befördern,

Inhaber eines Schulungsnachweises, der von der zuständigen Behörde oder der hierzu bestimmten Stelle jedes Mitgliedstaats ausgestellt worden ist, oder einer entsprechenden Bescheinigung zu sein, durch die nachgewiesen wird, daß sie an einer geeigneten Schulung über die Beförderung gefährlicher Güter im Straßenverkehr erfolgreich teilgenommen haben.

(2) Jeder Mitgliedstaat kann für innerstaatliche Beförderungen in seinem Hoheitsgebiet und grenzüberschreitende Beförderungen mit Fahrzeugen, die in diesem Mitgliedstaat zugelassen sind, die in Absatz 1 festgelegten Grenzwerte für alle oder bestimmte Gruppen von gefährlichen Gütern niedriger ansetzen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bedeutet:

1. *„Straßenverkehr":* jede Fortbewegung eines zur Beförderung von gefährlichen Gütern benutzten Fahrzeugs auf öffentlichen Straßen.

2. *„Fahrer":* jede Person, die das Fahrzeug, sei es auch nur kurze Zeit, selbst lenkt oder sich in dem Fahrzeug befindet, um es gegebenenfalls lenken zu können.

3. *„Fahrzeuge":* Kraftfahrzeuge, Zugmaschinen, Anhänger und Sattelanhänger gemäß den nachstehenden Begriffsbestimmungen:

   a) „Kraftfahrzeug": mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebsvorrichtung, das mit eigenem Antrieb auf der Straße verkehrt und normalerweise zur Güterbeförderung dient;

   b) „Zugmaschine": mit Ausnahme der Schienenfahrzeuge jedes Fahrzeug mit mechanischer Antriebsvorrichtung, das mit eigenem Antrieb auf der Straße verkehrt und das besonders dazu ausgestattet ist, um Anhänger, Sattelanhänger, Geräte oder Maschinen zu ziehen, zu schieben oder anzutreiben;

   c) „Anhänger": jedes Fahrzeug, das dazu bestimmt ist, an ein Kraftfahrzeug oder an eine Zugmaschine angehängt zu werden;

   d) „Sattelanhänger": ein Anhänger ohne Vorderachse, der so angehängt wird, daß ein beträchtlicher Teil seines Gewichts und seiner Ladung von der Zugmaschine oder vom Kraftfahrzeug getragen wird.

4. *„Zulässiges Gesamtgewicht":* das zulässige Gewicht des fahrbereiten Fahrzeugs einschließlich Nutzlast.

5. *„Tankfahrzeug":* ein Fahrzeug zur Beförderung von Flüssigkeiten, Gasen, pulverförmigen oder körnigen Stoffen, das mit einem oder mehreren Tanks ausgestattet ist, die durch ihre Bauart dauerhaft auf dem Fahrzeug befestigt sind oder einen wesentlichen Bestandteil des Fahrgestells des Fahrzeugs bilden.

6. *„Beförderungseinheit":* Ein Kraftfahrzeug ohne Anhänger oder eine Einheit aus einem Kraftfahrzeug mit Anhänger.

7. *„Tank":* Wenn das Wort allein verwendet wird, handelt es sich entsprechend den nachstehenden Begriffsbestimmungen um einen Tankcontainer oder einen Tank mit einem Fassungsraum von mehr als 1 m³, der ein festverbundener Tank, ein Aufsetztank oder eine Gefäßbatterie sein kann:

   a) „Container": ein Beförderungsgerät (Behältnis, umladbarer Tank oder ähnliches Gerät),
      — das zu dauernder Verwendung bestimmt und deshalb für den wiederholten Gebrauch genügend widerstandsfähig ist,
      — das nach seiner besonderen Bauart dazu bestimmt ist, die Beförderung von Gütern durch ein oder mehrere Beförderungsmittel ohne Veränderung der Ladung zu erleichtern,
      — das mit Einrichtungen versehen ist, die seine Handhabung besonders beim Übergang von einem Beförderungsmittel auf ein anderes erleichtern;

   b) „Tankcontainer": ein Beförderungsgerät, das der vorstehend angegebenen Begriffsbestimmung der Container entspricht und so gebaut ist, daß es flüssige, gasförmige, pulverförmige oder körnige Stoffe aufnehmen kann und einen Fassungsraum von mehr als 0,45 m³ hat;

c) „Festverbundener Tank": ein Tank, der durch seine Bauart dauerhaft auf einem Fahrzeug (das damit zum Tankfahrzeug wird) befestigt ist oder einen wesentlichen Bestandteil des Fahrgestells eines solchen Fahrzeugs bildet;

d) „Aufsetztank": ein Tank mit einem Fassungsraum von mehr als 1 m^3 — ausgenommen festverbundene Tanks, Tankcontainer und Gefäßbatterien —, der nach seiner Bauart nicht dazu bestimmt ist, Güter ohne Umschlag zu befördern und gewöhnlich nur in leerem Zustand abgenommen werden kann;

e) „Gefäßbatterie" oder „Tankbatterie": eine Einheit aus mehreren Gefäßen oder Tanks, die miteinander durch ein Sammelrohr verbunden und dauerhaft in einem Rahmen befestigt sind.

Als Gefäße gelten:

1) Flaschen mit einem Fassungsraum von höchstens 150 Litern;
2) Flaschen mit einem Fassungsraum von mindestens 100 Litern (ausgenommen Flaschen nach Absatz 1) und höchstens 1 000 Litern (z. B. zylindrische Gefäße mit Rollreifen und Gefäße auf Gleiteinrichtungen);
3) Als „Flaschenbündel" bezeichnete Einheiten aus Flaschen nach Absatz 1, die untereinander mit einem Sammelrohr verbunden und in einem Metallrahmen festgehalten sein müssen.

8. *„Gefährliche Güter":* Die Stoffe, Produkte, Gegenstände, Lösungen, Mischungen und Abfälle, die zu den in den Anhängen 1, 1a und 1b genannten Gütergruppen gehören können.

9. Die in den Anhängen 1, 1a und 1b genannten Kategorien gefährlicher Güter werden in regelmäßigen Abständen modifiziert, um dem wissenschaftlich-technischen Fortschritt und der Entwicklung der Industrie Rechnung zu tragen. Diese Modifikationen werden entsprechend der in Artikel 6a festgelegten Prozedur vorgenommen.

Artikel 3

Abweichungen

Die Mitgliedstaaten können nach Einverständnis der Kommission Fahrer, die ausschließlich Güter befördern, deren Gefährlichkeit oder Schädlichkeit aufgrund ihrer Besonderheit oder der geringen Beförderungsmenge nur gering ist, ganz oder teilweise von der Anwendung dieser Richtlinie ausnehmen.

Entscheidungen, welche die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten aufgrund dieses Absatzes treffen, sind zu begründen.

Artikel 4

Berufliche Ausbildung

(1) Um den Befähigungsnachweis zu erlangen, müssen die Fahrer an der nach Artikel 1 geforderten Schulung teilnehmen, die im Rahmen eines von der zuständigen Behörde amtlich anerkannten Lehrgangs erfolgt. Hauptziele der Schulung sind, den Fahrzeugführern die Gefahren bewußt zu machen, die sich aus der Beförderung gefährlicher Güter ergeben, und ihnen grundlegende Kenntnisse zu vermitteln, die erforderlich sind, um die Wahrscheinlichkeit eines Unfalls auf ein Mindestmaß zu beschränken und bei einem Unfall sicherzustellen, daß die Sicherheitsmaßnahmen getroffen werden, die sich für die Fahrer selbst, für die Umwelt und die Begrenzung der Unfallfolgen als erforderlich erweisen könnten.

Diese Schulung, die gegebenenfalls eine persönliche praktische Übung beinhaltet, soll mindestens die in der Liste von Anhang 2 aufgeführten Gebiete umfassen.

(2) Die Mitgliedstaaten können den Befähigungsnachweis an Fahrer, die ihn das erste Mal beantragen, vergeben, ohne daß diese verpflichtet sind, den Nachweis zu erbringen, daß sie die Bestimmungen nach § 1 erfüllen, falls diese Fahrer ohne Unterbrechung während der fünf Jahre, die dem Inkrafttreten dieser Richtlinie vorausgehen, die Tätigkeit eines Fahrers von Fahrzeugen, die gefährliche Güter transportieren, ausgeübt haben.

(3) Jeder Mitgliedstaat kann verlangen, daß Fahrer, die in seinem Hoheitsgebiet innerstaatliche Beförderungen gefährlicher Güter durchführen, und Fahrer, die auf in diesem Land zugelassenen Fahrzeugen grenzüberschreitende Beförderungen durchführen, eine umfassendere Schulung als nach Anhang 2 absolvieren. Dabei kann es sich um eine Schulung handeln, die in einem Mitgliedstaat bereits besteht oder deren künftige Einführung von einem Mitgliedstaat beschlossen wird.

Artikel 5

Der Befähigungsnachweis nach Artikel 1 hat eine Geltungsdauer von fünf Jahren.

Die Geltungsdauer der Bescheinigung kann um jeweils fünf Jahre verlängert werden, wenn

a) der Inhaber der Bescheinigung während der fünf Jahre vor Ablauf der Geltungsdauer seiner Bescheinigung erfolgreich an einem Fortbildungslehrgang teilgenommen hat;

b) der Inhaber der Bescheinigung der zuständigen Behörde oder Stelle nachweisen kann, daß er seit der Ausstellung oder der letzten Verlängerung der Bescheinigung seine Tätigkeit ununterbrochen ausgeübt und während dieses Zeitraums an einer besonderen Schulung teilgenommen hat, welche die Entwicklung der Rechtsvorschriften und die bei der Beförderung gefährlicher Güter im Straßenverkehr zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen umfaßt.

Artikel 6

Der von einem Mitgliedstaat ausgestellte Befähigungsnachweis nach Artikel 1 wird von allen anderen Mitgliedstaaten anerkannt.

Artikel 6a

(1) Zum Zwecke der Durchführung von Modifikationen entsprechend Artikel 2 § 9 wird die Kommission von einem beratenden Ausschuß unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedsländer zusammensetzt und dessen Vorsitz der Vertreter der Kommission innehat.

(2) Der Vertreter der Kommission unterbreitet einen Vorschlag bezüglich der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß äußert seine Auffassung innerhalb einer vom Vorsitzenden in Abhängigkeit von der Dringlichkeit der zu entscheidenden Frage zu bestimmenden Frist, erforderlichenfalls per Abstimmung.

(3) Die Auffassung wird zu Protokoll genommen; jedes Mitgliedsland hat das Recht, zu verlangen, daß sein Vorschlag in diesem Protokoll aufgeführt wird.

(4) Die Kommission wird im höchstmöglichen Maß der vom Ausschuß geäußerten Auffassung Rechnung tragen. Sie wird den Ausschuß darüber informieren, in welcher Weise sie dieser Meinung Rechnung getragen hat.

Artikel 7

(1) Die Mitgliedstaaten erlassen nach Anhörung der Kommission binnen zwei Jahren nach Bekanntgabe dieser Richtlinie die zu ihrer Anwendung notwendigen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

(2) Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission den Wortlaut der innerstaatlichen Rechtsvorschriften, die sie für den Geltungsbereich dieser Richtlinie erlassen. Insbesondere gibt jeder Mitgliedstaat der Kommission die Muster der Befähigungsnachweise oder gleichwertigen Bescheinigungen bekannt, die er gemäß Artikel 1 dieser Richtlinie einführt. Die Kommission gibt diese Informationen unverzüglich an die anderen Mitgliedstaaten weiter.

Artikel 8

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

ANHANG 1

Gefährliche Güter

Im Sinne dieser Richtlinie gelten die nachstehend aufgeführten Stoffe, Produkte, Lösungen und Mischungen als gefährliche Güter:

— explosive Stoffe und Gegenstände;

— mit explosiven Stoffen geladene Gegenstände;

— Zündwaren, Feuerwerkskörper und ähnliche Güter;

— verdichtete, verflüssigte oder unter Druck gelöste Gase;

— entzündbare flüssige Stoffe;

— entzündbare feste Stoffe;

— selbstentzündliche Stoffe;

— Stoffe, die in Berührung mit Wasser entzündliche Gase entwickeln;

— entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe;

— organische Peroxide;

— giftige Stoffe;

— ekelerregende oder ansteckungsgefährliche Stoffe;

— radioaktive Stoffe;

— ätzende Stoffe;

— die in Anhang 1a aufgeführten Schadstoffe;

— die in Anhang 1b aufgeführten Abfälle;

— sonstige Stoffe, die erfahrungsgemäß oder voraussichtlich so gefährlich sind, daß die Bestimmungen dieser Richtlinie auf sie angewandt werden müssen.

ANHANG 1a

Verzeichnis der Schadstoffe

Acetoncyanhydrin, stabilisiert;
Acrolein, stabilisiert;
Aldrin;
alpha-methylstyrol;
Ammoniumarsenat;
Antiklopfmittel für Kraftstoffe;
Antimonkaliumtartrat;
Antimonlactat;
Antimonpentachlorid, fest;
Antimonpentachlorid, flüssig;
Antimonpentafluorid;
Antimontrichlorid — a) fest;
Antimontrichlorid — b) flüssig;
Antimonverbindungen, anorganische, anderweitig nicht aufgeführt;
Arsen;
Arsenbromid;
Arsenpentoxid;
Arsensäure, fest;
Arsensäure, flüssig;
Arsentrichlorid;
Arsentrioxid;
Arsenverbindungen;
Arsenverbindungen, feste, anderweitig nicht aufgeführt;
Arsenverbindungen, flüssige, anderweitig nicht aufgeführt;
Azinphos-methyl;
Bariumcyanid;
Bariumverbindungen, anderweitig nicht aufgeführt;
Benzylchlorformiat;
Blausäure in wässeriger Lösung mit einem Blausäuregehalt von höchstens 20 % Blausäure;
Bleiacetat;
Bleiarsenate;
Bleiarsenite;
Bleicyanid;
Bleinitrat;
Bleiperchlorat;
Bleiverbindungen, lösliche, anderweitig nicht aufgeführt;
Butylphenole, fest;
Butylphenole, flüssig;
Butyltoluole;
Cadmiumverbindungen;
Calciumarsenat;
Calciumarsenat und Calciumarsenit, feste Gemische von
Camphechlor;
Campheröl:
Carbaryl;
Carbophenothion;
Chlor;
Chlordinitrobenzol;
Chlornitroaniline;
Chlorphenole, fest;
Chlorphenole, flüssig;
Chlorphenyltrichlorsilan;
Chlortolude (ortho-, meta-, para-);
Chromylchlorid;
Cyanogenbromid;
Cyanogenchlorid, stabilisiert;
DDT;
DNOC;
Diazinon;
Dichloraniline;
Dichlorethylether;
Dichlorphenole, fest;
Dichlorphenole, flüssig;
Dichlorphenyltrichlorsilan;
Dichlorvos;
Dimethoat;
Dinitro-o-kresol, fest;
Dinitro-o-kresol, flüssig;
Dinitrophenol, wässerige oder entzündbare Lösungen von
Diphenylaminochlorarsin;
Diphenylchlorarsin;
Disulfoton;
Eisen(II)-arsenat;
Eisen(III)-arsenat;
Eisen(III)-arsenit;
Endosulfan;
Endrin;
Ethylacrylat, stabilisiert;
Ethyldichlorarsin;
Heptachlor;
Hexachlorbutadien;
Hexaethyltetraphosphat;
Hydrogencyanid, wasserfrei, stabilisiert;
Hydrogencyanid, wasserfrei, stabilisiert, völlig aufgesaugt durch eine inerte poröse Masse;
Isopropenylbenzol;
Kakodylsäure;
Kaliumarsenat;
Kaliumarsenit;
Kaliumcyanid;
Kaliummercuriodid;
Kresole (ortho-, meta-, para-);
Kupferacetoarsenit;
Kupferarsenit;
Kupfercyanid;
Kupferethylendiamin, Lösungen von
Lindan;
Magnesiumarsenat;
Maneb oder Manebformulierungen mit wenigstens 50 % Manebgehalt;
Maneb oder Manebformulierungen, gegen spontane Erhitzung stabilisiert;
Mevinphos;
Naphthalin in geschmolzenem Zustand;
Naphthalin, roh oder raffiniert;
Natriumarsanilat;
Natriumarsenat;
Natriumarsenit;
Natriumarsenit, fest;
Natriumarsenit, wässerige Lösungen von
Natriumcyanid;
Natriumkakodylat;
Natriumkupfercyanid, fest;
Natriumpentachlorphenolat;
Nickelcyanid;
Nickeltetracarbonyl;

Nitro-3-chloro-4-benzylidinfluorid;
Nitrobenzylidinfluorid;
Nitrokresole;
Nitroxylole;
Osmiumtetraoxid;
Parathion;
Parathion-methyl;
Perchlormethylmercaptan;
Phenylquecksilberhydroxid;
Phenylquecksilbernitrat;
Phorat;
Phosphor, weißer oder gelber — a) trocken;
Phosphor, weißer oder gelber — b) mit Wasser bedeckt;
Phosphor, weißer, in geschmolzenem Zustand;
Quecksilber(I)-nitrat;
Quecksilber(I)-sulfat;
Quecksilber(II)-arsenat;
Quecksilber(II)-chlorid;
Quecksilber(II)-nitrat;
Quecksilber(II)-sulfat;
Quecksilber-Kalium-Doppelcyanid;
Quecksilberacetat;
Quecksilberbenzoat;
Quecksilberbromid;
Quecksilbercyanid;
Quecksilberdisulfate;
Quecksilbergluconat;
Quecksilberiodid;
Quecksilberoleat;
Quecksilberoxid;
Quecksilberoxycyanat, stabilisiert;
Quecksilbersalicylat;
Quecksilberthiocyanat;
Selensäure;
Silberarsenit;
Silbercyanid;
Strontiumarsenit;
Strychnin;
Sulfotep;
TEPP (Tetraethylpyrophosphat);
Tetraethylblei;
Tetraethyldithiopyrophosphat, fest, flüssig oder in Gemischen;
Tetramethylblei;
Thalliumchlorat;
Thalliumnitrat;
Thalliumsulfat;
Thalliumverbindungen;
Thalliumverbindungen, anderweitig nicht aufgeführt;
Trikresylphosphat mit mehr als 3 % o-Isomeren;
Vinyltoluol, stabilisiert, isomere Gemische;
Zinkarsenat oder Zinkarsenit oder Gemische von Zinkarsenat und Zinkarsenit;
Zinkchlorid, wässerige Lösungen von
Zinkchlorid, wasserfrei;
Zinkcyanid;
Zinkphosphid;

ANHANG 1b

Gruppen oder Arten gefährlicher Abfälle (in flüssiger Form, in fester Form oder in Form von Schlamm)

Teil A

Abfälle bestehend oder stammend aus bzw. Rückstände von

— anatomischen Stoffen; Abfällen aus Krankenhäusern oder anderen ärztlichen Einrichtungen;

— Arzneimittelspezialitäten, Arzneimitteln, Tierarzneimitteln;

— Holzschutzmitteln;

— Schädlingsbekämpfungs- und Pflanzenschutzmitteln;

— Erzeugnissen, die als Lösungsmittel dienen;

— halogenhaltigen organischen Stoffen, die nicht als Lösungsmittel dienen;

— cyanidhaltigen Härtesalzen;

— Ölen und öligen mineralischen Substanzen (zum Beispiel bei der spanenden Formgebung anfallenden Schlämmen);

— Öl/Wasser- oder Kohlenwasserstoff/Wasser-Gemischen, Emulsionen;

— PCB- und/oder PCT-haltigen Stoffen (zum Beispiel Dielektrika);

— teerhaltigen Stoffen aus Raffinations-, Destillations- oder Pyrolysevorgängen (zum Beispiel Destillationskolben);

— Druckfarben, Farbstoffen, Pigmenten, Farben, Lacken, Klarlacken;

— Harzen, Latex, Weichmachern, Klebstoffen;

— nichtidentifizierten und/oder neuen chemischen Stoffen aus Forschungs-, Entwicklungs- und Ausbildungstätigkeiten, deren Auswirkungen auf den Menschen und/oder die Umwelt nicht bekannt sind (zum Beispiel Laborabfälle);

— pyrotechnischen Erzeugnissen und sonstigen explosionsgefährlichen Stoffen;

— Erzeugnissen von Fotolaboratorien;

— Material, das durch ein Erzeugnis aus der Familie der polychlorierten Dibenzofurane kontaminiert ist;

— Material, das durch ein Erzeugnis aus der Familie der polychlorierten Dibenzoparadioxine kontaminiert ist;

— anderen Abfallstoffen, die einen der in Teil B aufgeführten Bestandteile enthalten.

Teil B

Abfälle mit folgenden Bestandteilen:

— Beryllium, Berylliumverbindungen;

— Vanadiumverbindungen;

— Chrom-6-Verbindungen;

— Kobaltverbindungen;

— Nickelverbindungen;

— Kupferverbindungen;

— Zinkverbindungen;

— Arsen, Arsenverbindungen;

— Selen, Selenverbindungen;

— Silberverbindungen;

— Cadmium, Cadmiumverbindungen;

— Zinnverbindungen;

— Antimon, Antimonverbindungen;

— Tellur, Tellurverbindungen;

— Bariumverbindungen mit Ausnahme von Bariumsulfat;

— Quecksilber, Quecksilberverbindungen;

— Thallium, Thalliumverbindungen;

— Blei, Bleiverbindungen;

— anorganische Sulfide;

— anorganische Verbindungen von Fluor mit Ausnahme von Kalziumfluorid;

— anorganische Cyanide;

— folgende Alkali- oder Erdalkalimetalle:
Lithium, Natrium, Kalium, Kalzium, elementares Magnesium;

— saure Lösungen oder Säuren in fester Form;

— basische Lösungen oder Basen in fester Form;

— Asbest (Staub und Fasern);

— Phosphor; Phosphorverbindungen mit Ausnahme der Rohphosphate;

— metallische Kohlenstoffverbindungen;

— Peroxide;

— Chlorate;

— Perchlorate;

— Nitride;

— PCB und/oder PCT;

— Arznei- oder Tierarzneimittel;

— Schädlingsbekämpfungsmittel und Pflanzenschutzmittel (zum Beispiel Pestizide);

— infektiöse Substanzen;

— Kreosoten;

— Isocyonate, Thiocyanate;

— organische Cyanide (zum Beispiel Nitrile);

— Phenole, Phenolverbindungen;

— halogenhaltige Lösungsmittel;

— halogenfreie Lösungsmittel;

— organische Halogenverbindungen, ausgenommen inerte polymerisierte Stoffe und sonstige in dieser Anlage aufgeführte Stoffe;

— aromatische Verbindungen;

— polyzyklische und heterozyklische organische Verbindungen;

— aromatische Amine;

— Äther;

— explosionsgefährliche Stoffe mit Ausnahme der an anderer Stelle dieser Anlage aufgeführten Stoffe;

— organische Schwefelverbindungen;

— Erzeugnisse aus der Familie der polychlorierten Dibenzoparadioxine;

— Kohlenwasserstoffe und ihre Sauerstoff-, Stickstoff- oder Schwefelverbindungen, die in Teil B nicht eigens genannt sind.

ANHANG 2

Verzeichnis der in Artikel 4 dieser Richtlinie erwähnten Gebiete

Für die Ausstellung des Befähigungsnachweises sind die Kenntnisse zu berücksichtigen, die mindestens die nachstehend aufgeführten Gebiete umfassen:

a) die für die Beförderung gefährlicher Güter maßgebenden allgemeinen Vorschriften;

b) die wesentlichsten Arten der Gefahren;

c) die für die verschiedenen Arten der Gefahren geeigneten Verhütungs- und Sicherheitsmaßnahmen;

d) das Verhalten nach einem Unfall (Erste Hilfe, Sicherheit des Verkehrs, Grundkenntnisse über den Einsatz von Schutzausrüstungen usw.);

e) die Bezettelung und Gefahrenkennzeichnung;

f) was der Fahrzeugführer bei der Beförderung gefährlicher Güter tun und nicht tun darf;

g) den Zweck und die Funktionsweise der technischen Ausrüstung der Fahrzeuge;

h) das Fahrverhalten der Tankfahrzeuge einschließlich Bewegungen der Ladungen;

i) Zusammenladeverbot in einem Fahrzeug oder einem Container;

j) Handhabung und Verstauung der Versandstücke;

k) die beim Beladen und Entladen der gefährlichen Güter zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen.
