

1998

Ausgegeben zu Bonn am 2. Februar 1998

Nr. 2

Tag	Inhalt	Seite
27. 1. 98	<b>Gesetz zu dem Protokoll vom 16. September 1996 zum Abkommen vom 13. Juli 1978 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Argentinien zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen</b> ..... GESTA: XD013	18
18. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Internationale Seefunksatelliten-Organisation (INMARSAT) .....	20
18. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen .....	21
18. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Übereinkommens über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen .....	21
18. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls zur 2. Änderung des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt .....	22
18. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls zur 4. Änderung des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt .....	22
19. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls zur Änderung des Artikels 50 Buchstabe a des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt .....	23
25. 11. 97	Bekanntmachung der Resolution des Ministerrates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) über die Lage des multilateralen CEMT-Kontingents im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr am 1. Januar 1992 .....	23
25. 11. 97	Bekanntmachung der Gesamtresolution des Ministerrates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) zum Straßengüterverkehr .....	32
25. 11. 97	Bekanntmachung der Resolution des Ministerrates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) zur Einführung des supergrünen Lkw im Rahmen des multilateralen Kontingents .....	38
25. 11. 97	Bekanntmachung über die Verteilung des multilateralen CEMT-Kontingents im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr ab 1. Januar 1997 .....	47
25. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Europäischen Sozialcharta .....	53
25. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Änderung von 1990 des Montrealer Protokolls über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen .....	54
25. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich der Änderung von 1992 des Montrealer Protokolls über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen .....	55
25. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens über die Einfuhr von Gegenständen erzieherischen, wissenschaftlichen oder kulturellen Charakters sowie des Protokolls zu diesem Abkommen .....	55
25. 11. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen .....	56
1. 12. 97	Bekanntmachung über das Inkrafttreten des Rahmenübereinkommens des Europarats vom 1. Februar 1995 zum Schutz nationaler Minderheiten .....	57
2. 12. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Paktes über bürgerliche und politische Rechte .....	58
2. 12. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Bestimmung des zuständigen Staates für die Prüfung eines in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften gestellten Asylantrags .....	62

Tag	Inhalt	Seite
3. 12. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Zweiten Fakultativprotokolls zu dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte zur Abschaffung der Todesstrafe .....	62
4. 12. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Übereinkommens über die Sklaverei sowie des Zusatzübereinkommens über die Abschaffung der Sklaverei, des Sklavenhandels und sklavereiähnlicher Einrichtungen und Praktiken .....	63
4. 12. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen .....	63
10. 12. 97	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Protokolls über die Vorrechte und Immunitäten der Internationalen Seefunksatelliten-Organisation (INMARSAT) .....	64

---

**Gesetz**  
**zu dem Protokoll vom 16. September 1996 zum Abkommen vom 13. Juli 1978**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Argentinien**  
**zur Vermeidung der Doppelbesteuerung**  
**auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen**

**Vom 27. Januar 1998**

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

**Artikel 1**

Dem in Buenos Aires am 16. September 1996 unterzeichneten Protokoll zum Abkommen vom 13. Juli 1978 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Argentinien zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen (BGBl. 1979 II S. 585) wird zugestimmt. Das Protokoll wird nachstehend veröffentlicht.

**Artikel 2**

- (1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.
- (2) Der Tag, an dem das Protokoll nach seinem Artikel 3 Abs. 2 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

---

Das vorstehende Gesetz wird hiermit ausgefertigt und wird im Bundesgesetzblatt verkündet.

Berlin, den 27. Januar 1998

Der Bundespräsident  
Roman Herzog

Der Bundeskanzler  
Dr. Helmut Kohl

Der Bundesminister der Finanzen  
Theo Waigel

Der Bundesminister des Auswärtigen  
Kinkel

**Protokoll**  
zum Abkommen vom 13. Juli 1978  
zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Argentinien  
zur Vermeidung der Doppelbesteuerung  
auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen

**Protocolo**  
relativo al Convenio del 13 de julio de 1978  
entre la República Federal de Alemania y la República Argentina  
para evitar la doble imposición  
con respecto a los impuestos sobre la renta y el capital

Die Bundesrepublik Deutschland  
und  
die Republik Argentinien –

La República Federal de Alemania  
y  
la República Argentina

in dem Wunsch, das Abkommen vom 13. Juli 1978 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Argentinien zur Vermeidung der Doppelbesteuerung auf dem Gebiet der Steuern vom Einkommen und vom Vermögen, im folgenden das Abkommen genannt, an die Änderungen des argentinischen Rechts anzupassen –

en el deseo de adaptar el Convenio del 13 de julio de 1978 entre la República Federal de Alemania y la República Argentina para evitar la doble imposición con respecto a los impuestos sobre la renta y el capital, denominado en adelante el Convenio, a los cambios habidos en la legislación Argentina,

haben folgendes vereinbart:

han acordado lo siguiente:

**Artikel 1**

Artikel 4 Absatz 1 des Abkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(1) Im Sinne dieses Abkommens bedeutet der Ausdruck „eine in einem Vertragsstaat ansässige Person“ eine Person, die nach dem Recht dieses Staates dort aufgrund ihres Wohnsitzes, ihres ständigen Aufenthalts, des Ortes ihrer Geschäftsleitung oder eines anderen ähnlichen Merkmals steuerpflichtig ist.“

**Artículo 1°**

Sustitúyese el apartado 1 del Artículo 4 del Convenio por el siguiente:

“1. A los efectos de este Convenio, el término “residente de un Estado Contratante” significa cualquier persona que en virtud de la legislación de este Estado esté sujeta a imposición en él por razón de su domicilio, residencia, sede de dirección o cualquier otro criterio de naturaleza análoga.”

**Artikel 2**

Artikel 23 Absatz 4 des Abkommens wird durch folgenden Wortlaut ersetzt:

„(4) Bezieht eine in Argentinien ansässige Person Einkünfte oder besitzt sie Vermögensteile, die nach diesem Abkommen in der Bundesrepublik Deutschland besteuert werden können, erlaubt Argentinien die Anrechnung folgender Beträge:

- a) auf die vom Einkommen zu erhebende Steuer einen Betrag in Höhe der in der Bundesrepublik Deutschland tatsächlich gezahlten Einkommensteuer,
- b) auf die vom Vermögen zu erhebende Steuer einen Betrag in Höhe der in der Bundesrepublik Deutschland tatsächlich gezahlten Vermögensteuer.

Der anzurechnende Betrag darf jedoch in keinem Fall den Teil der vor der Anrechnung errechneten Einkommen- beziehungsweise Vermögensteuer übersteigen, der auf die Einkünfte beziehungsweise die Vermögensteile entfällt, die in der Bundesrepublik Deutschland besteuert werden können.“

**Artículo 2°**

Sustitúyese el apartado 4 del Artículo 23 del Convenio por el siguiente:

“4. Cuando un residente de la Argentina obtenga rentas o posea elementos patrimoniales que, de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio pueden someterse a imposición en Alemania, Argentina permitirá deducir

- a) del impuesto que perciba sobre las rentas de este residente, un importe igual al impuesto sobre la renta efectivamente pagado en la República Federal de Alemania;
- b) del impuesto que perciba sobre el patrimonio de este residente, un importe igual al impuesto sobre el patrimonio efectivamente pagado en la República Federal de Alemania.

Sin embargo en uno y otro caso, esta deducción no podrá exceder la parte del impuesto sobre la renta o sobre el patrimonio, calculado antes de la deducción, correspondiente, según el caso, a las rentas o al patrimonio que pueden someterse a imposición en Alemania.“

**Artikel 3**

(1) Dieses Protokoll bedarf der Ratifikation; der Austausch der Ratifikationsurkunden findet so bald wie möglich in Bonn statt.

(2) Dieses Protokoll tritt einen Monat nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft und wird mit dem ersten Tag des Steuerjahrs 1996 sowie für alle nachfolgenden Steuerjahre wirksam.

Geschehen zu Buenos Aires am 16. September 1996 in zwei Urschriften, jede in deutscher und spanischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

**Artículo 3°**

1. El presente Protocolo debe ser ratificado, los instrumentos de ratificación se canjearán a la brevedad posible en Bonn.

2. El presente Protocolo entrará en vigor un mes después del canje de los instrumentos de ratificación y tendrá efecto a partir del primer día del año fiscal de 1996, así como para todos los años fiscales subsiguientes.

Hecho en Buenos Aires, el decimosexto día del mes de septiembre de 1996 en dos originales, en idioma alemán y español, siendo ambos textos igualmente válidos.

Für die Bundesrepublik Deutschland  
Por la República Federal de Alemania  
Dr. Wiegand Pabsch

Für die Republik Argentinien  
Por la República Argentina  
Di Tella

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Übereinkommens  
über die Internationale Seefunksatelliten-Organisation (INMARSAT)**

**Vom 18. November 1997**

Das Übereinkommen vom 3. September 1976 über die Internationale Seefunksatelliten-Organisation (INMARSAT) – BGBl. 1979 II S. 1081 – ist nach seinem Artikel 33 Abs. 3, die dazugehörige Betriebsvereinbarung vom 3. September 1976 (BGBl. 1979 II S. 1081, 1112) nach ihrem Artikel XVII für

Ungarn  
in Kraft getreten.

am 24. Juli 1997

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 19. August 1997 (BGBl. II S. 1694).

Bonn, den 18. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Abkommens über strafbare und bestimmte andere  
an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen**

**Vom 18. November 1997**

Das Abkommen vom 14. September 1963 über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen (BGBl. 1969 II S. 121) ist nach seinem Artikel 22 Abs. 2 für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Lettland	am 8. September 1997
Moldau, Republik	am 18. September 1997

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 27. Februar 1997 (BGBl. II S. 767).

Bonn, den 18. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Internationalen Übereinkommens  
über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen**

**Vom 18. November 1997**

Das Internationale Übereinkommen vom 29. November 1969 über Maßnahmen auf Hoher See bei Ölverschmutzungs-Unfällen (BGBl. 1975 II S. 137) ist nach seinem Artikel XI Abs. 2 für folgenden weiteren Staat in Kraft getreten:

Iran, Islamische Republik	am 23. Oktober 1997
---------------------------	---------------------

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 21. November 1996 (BGBl. II S. 2791).

Bonn, den 18. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Protokolls  
zur 2. Änderung des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt**

**Vom 18. November 1997**

Das Protokoll vom 21. Juni 1961 zur Änderung des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt – 2. Änderung des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt – (BGBl. 1962 II S. 884) ist nach seinem drittletzten Absatz für

Guatemala am 20. Februar 1997  
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 27. Februar 1997 (BGBl. II S. 769).

Bonn, den 18. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Protokolls  
zur 4. Änderung des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt**

**Vom 18. November 1997**

Das Protokoll vom 12. März 1971 zur Änderung des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt – 4. Änderung des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt – (BGBl. 1972 II S. 257) ist nach seinem drittletzten Absatz für

Guatemala am 20. Februar 1997  
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 27. Februar 1997 (BGBl. II S. 770).

Bonn, den 18. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Protokolls  
zur Änderung des Artikels 50 Buchstabe a  
des Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt**

**Vom 19. November 1997**

Das Protokoll vom 16. Oktober 1974 zur Änderung des Artikels 50 Buchstabe a des am 7. Dezember 1944 in Chicago beschlossenen Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt (BGBl. 1983 II S. 763) ist nach seiner Ziffer 3 Buchstabe g für

Nepal am 9. Juni 1997  
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 27. Februar 1997 (BGBl. II S. 768).

Bonn, den 19. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

---

**Bekanntmachung  
der Resolution des Ministerrates  
der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)  
über die Lage des multilateralen CEMT-Kontingents im  
grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr am 1. Januar 1992**

**Vom 25. November 1997**

Der Ministerrat der CEMT hat auf seiner Tagung am 21. November 1991 in Paris die Resolution Nr. 91/2 über die Lage des multilateralen CEMT-Kontingents im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr am 1. Januar 1992 beschlossen. Die Resolution wurde auf der 77. Tagung des Ministerrates der CEMT am 26./27. Mai 1993 geändert.

Sie wird nachstehend in der geänderten Fassung veröffentlicht. Zugleich wird der Vordruck der Herstellerbestätigung für lärm- und schadstoffarme Kraftfahrzeuge bekanntgemacht.

Bonn, den 25. November 1997

Bundesministerium für Verkehr  
Im Auftrag  
Grupe

**Resolution  
über die Lage des multilateralen CEMT-Kontingents im  
grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr am 1. Januar 1992**

geändert auf der 77. Tagung  
des CEMT-Ministerrates am 26./27. Mai 1993

Der Rat der Verkehrsminister auf seiner Tagung in Paris am 21. November 1991;

gestützt auf den Beschluß der Verkehrsminister auf ihrer 73. Tagung am 22. Mai 1991 in Antalya in bezug auf eine grundsätzliche Erhöhung des multilateralen CEMT-Kontingents um 70 Prozent zum 1. Januar 1992;

unter Berücksichtigung der Vorbehalte einiger Mitgliedstaaten und der vereinbarten Sonderbestimmungen für die Benutzung der Genehmigungen auf österreichischem Hoheitsgebiet, die jedem Mitgliedstaat die Wahl lassen zwischen:

- der Benutzung von wie bislang 16 Genehmigungen, wenn diese Genehmigungen für Fahrzeuge bestimmt sind, die hinsichtlich ihrer Umweltbelastung keine besonderen Merkmale aufweisen;
- der Benutzung von 27 Genehmigungen, wenn diese für sogenannte „Grüne Lkw“ bestimmt sind, deren technische Merkmale zu diesem Zeitpunkt entsprechend den folgenden Normen festgelegt sind:
 

a) Luftverschmutzung: CO:	4,9 g/kWh
HC:	1,23 g/kWh
NO <sub>x</sub> :	9,0 g/kWh
Part.:	0,7 g/kWh (< 85 kW)
	0,4 g/kWh (> 85 kW)
- b) Lärm: 80 dB (A) für Fahrzeuge mit mehr als 150 kW  
78 dB (A) für Fahrzeuge bis 150 kW;

in dem Wunsch, die neuen Mitgliedstaaten der CEMT – Ungarn, Polen, Tschechoslowakei – voll und ganz in alle Formen der internationalen Zusammenarbeit innerhalb der Konferenz

einzu beziehen und sie daher bereits jetzt in das System des multilateralen Kontingents aufzunehmen;

eingedenk der Tatsache, daß die Teilnahme an diesem System an die Erfüllung einer bestimmten Zahl von Vorbedingungen geknüpft ist, die in den entsprechenden Resolutionen der CEMT festgelegt sind;

in der Erwägung, daß dies der geeignete Augenblick ist für eine Aktualisierung des Textes über die Modalitäten für die Einführung eines multilateralen Kontingents im internationalen Straßengüterverkehr, wie er in der Resolution Nr. 26 von 1973 enthalten ist, die in der Folge mehrmals geändert wurde, insbesondere durch die Resolutionen Nr. 29, 31, 34, 42, 46 und 55;

beschließt, ab dem 1. Januar 1992 den drei neuen Mitgliedstaaten der Konferenz einen Anteil am multilateralen Kontingent zuzuweisen. Dieser Anteil wird in einer ersten Phase auf 94 Genehmigungen für Ungarn, 102 Genehmigungen für Polen und 94 Genehmigungen für die Tschechoslowakei im Rahmen eines Gesamtkontingents von 2239 Genehmigungen festgelegt, die gemäß der Tabelle in Anhang I auf die Mitgliedstaaten verteilt werden. Es wird davon ausgegangen, daß diese Anteile im Rahmen späterer Anpassungen des Systems geändert werden können;

nimmt darüber hinaus die Modalitäten zur Durchführung des multilateralen CEMT-Kontingents im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr an, die in Anlage II und ihren Anhängen aufgeführt und Bestandteil dieser Resolution sind;

beauftragt den Stellvertreterausschuß, ein effizientes Funktionieren des Systems sicherzustellen und zum gegebenen Zeitpunkt die Möglichkeiten für spätere Anpassungen zu prüfen.



## Anlage I

Mitgliedstaat	Stand	1992	herkömmlicher Lkw	Grüner Lkw	Zahl der in GR, I, P gültigen Genehmigungen
Deutschland D	134	228		27	134
Österreich <sup>1)</sup> A	16	27			16
Belgien B	67	114		27	67
Dänemark DK	55	94		27	55
Spanien E	58	99	16		58
Finnland SF	58	99		27	58
Frankreich F	113	192	16		113
Griechenland GR	58	58	16		58
Irland IRL	55	94	16		55
Italien I	67	67	16		67
Luxemburg L	47	80		27	47
Norwegen N	58	99		27	58
Niederlande NL	92	156		27	92
Portugal P	55	94	16		55
Vereinigtes Königreich GB	58	99	16		58
Schweden S	60	102		27	60
Schweiz CH	53	90		27	53
Türkei TR	55	94	16		55
Jugoslawien YU	60	102		27	60
<b>Zwischensumme</b>	<b>1 219</b>	<b>1 949</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 219</b>
Ungarn H	-	94	16		55
Polen PL	-	102		27	60
Tschechoslowakei CS	-	94		27	55
<b>Gesamt</b>		<b>2 278</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 389</b>

<sup>1)</sup> Höchstens 16 österreichische Genehmigungen gelten auf dem Hoheitsgebiet von Spanien, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Portugal, Vereinigtes Königreich, Türkei und Ungarn.

## Anlage II

Modalitäten zur Durchführung  
des multilateralen CEMT-Kontingents  
im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr

**Artikel 1**

1. Diese Modalitäten legen die Grundsätze fest, nach denen es gewerblichen Straßengüterverkehrsunternehmern, deren Fahrzeuge auf der Grundlage eines Quotensystems in den Mitgliedstaaten zugelassen sind, gestattet werden kann, auf einer multilateralen Basis Straßengüterverkehrstransporte zwischen diesen Ländern oder im Transit durch ihr Hoheitsgebiet durchzuführen.

2. Die aus diesen Modalitäten resultierenden Rechte und Pflichten ergänzen, ersetzen jedoch nicht die Rechte und Pflichten aus bi- oder multilateralen Abkommen zum grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, denen die Mitgliedstaaten beigetreten sind.

3. Ebenso berühren sie nicht die Durchführungsbestimmungen der am 26. November 1965 vom Ministerrat gebilligten Resolution Nr. 16 über die Regelung des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs und die Liberalisierung bestimmter Bereiche und die späteren Resolutionen zu ihrer Änderung.

**Artikel 2**

1. Das multilaterale Kontingent wird am 1. Januar 1992 2239 Genehmigungen umfassen. Diese Zahl kann im Rahmen späterer Anpassungen des Systems geändert werden.\*)

2. Die CEMT-Genehmigungen werden den Mitgliedstaaten durch das CEMT-Sekretariat zugewiesen. Sie müssen dem Modell in Anhang I entsprechen.

**Artikel 3**

1. Die CEMT-Genehmigungen werden durch die zuständigen Behörden jedes Mitgliedstaates an die Transportunternehmer ausgegeben, deren Fahrzeuge auf dem Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaates (nachfolgend als „Ursprungsland“ bezeichnet) zugelassen sind.

2. Die anderen Mitgliedstaaten erklären, daß die Ausstellung der Genehmigung durch das Ursprungsland einer Genehmigung zur Durchführung grenzüberschreitender Beförderungen in ihrem eigenen Hoheitsgebiet entspricht.

**Artikel 4**

1. Die CEMT-Genehmigungen berechtigen ihre Inhaber dazu, auf gewerblicher Basis mit Einzelfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen alle grenzüberschreitenden Beförderungen von Gütern durchzuführen, deren Belade- und Entladepunkte sich im Hoheitsgebiet verschiedener Mitgliedstaaten befinden, einschließlich des Transits, sowie Leerfahrten auf dem Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten, die hierfür eine Genehmigung verlangen.

2. Eine CEMT-Genehmigung berechtigt nicht zur Beförderung von Gütern, die im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates zur Auslieferung an einem anderen Ort im Hoheitsgebiet desselben Mitgliedstaates geladen werden.

3. Die CEMT-Genehmigungen werden auf den Namen des Transportunternehmers ausgestellt und sind nicht auf Dritte übertragbar. Eine Genehmigung kann gleichzeitig nur für ein einziges Fahrzeug benutzt werden. Sie ist im Fahrzeug mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Kontrollbeamten vorzulegen. Der Begriff „Fahrzeug“ bezeichnet ein Einzelfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination.

4. Die CEMT-Genehmigungen sind für ein Kalenderjahr gültig. Einige Genehmigungen können jedoch wahlweise in Kurzzeitgenehmigungen<sup>1)</sup> umgewandelt werden, die einen Monat (oder drei Monate im folgenden Verhältnis Gültigkeit besitzen:

- 1 multilaterale Genehmigung entspricht 12 multilateralen Kurzzeitgenehmigungen mit einmonatiger Gültigkeit (oder 4 multilateralen Kurzzeitgenehmigungen mit dreimonatiger Gültigkeit);
- die Zahl der in Kurzzeitgenehmigungen umwandelbaren Jahresgenehmigungen beträgt maximal 20 Prozent des den einzelnen Mitgliedstaaten gewährten Kontingents.

Insbesondere bei ungenügender Nutzung oder eingeschränkter Verwendung für bilaterale Beförderungen mit einem einzigen Mitgliedstaat können die CEMT-Genehmigungen jedoch durch die zuständige Behörde des Ursprungslandes entzogen werden. Die entzogenen oder zurückgegebenen Genehmigungen können für die verbleibende Geltungsdauer an einen anderen Transportunternehmer ausgegeben werden.

5. Die CEMT-Genehmigungen können nur an Transportunternehmer ausgegeben werden, die in Übereinstimmung mit der Gesetzgebung des Ursprungslandes berechtigt sind, gewerblichen Güterverkehr durchzuführen.

6. Die Reservegenehmigungen, deren Zahl ein Drittel der jedes Jahr an die Mitgliedstaaten ausgegebenen Genehmigungen beträgt, können nur bei Verlust oder Diebstahl der ausgegebenen Genehmigungen benutzt werden. Verlorengegangene, gestohlene und ersetzte Genehmigungen müssen baldmöglichst dem CEMT-Sekretariat mitgeteilt werden, das dann die Mitgliedstaaten entsprechend unterrichtet.

**Artikel 5**

1. Der Inhaber einer CEMT-Genehmigung muß gemäß Anhang II ein Fahrtenberichtsformular führen. Dieses Fahrtenberichtsformular lautet auf den Namen des Transportunternehmers und ist nicht übertragbar. Es muß zusammen mit der entsprechenden CEMT-Genehmigung an Bord des Fahrzeugs aufbewahrt und den zuständigen Kontrollbehörden auf Verlangen vorgelegt werden.

2. Im Fahrtenbericht sind in chronologischer Reihenfolge die einzelnen Strecken jeder Fahrt mit Ladung zwischen jedem Punkt, wo Güter beladen und/oder entladen wurden, sowie jede Leerfahrt aufzuführen.

3. Die ausgefüllten Fahrtenblätter werden der zuständigen Behörde des Ursprungslandes innerhalb von zwei Wochen nach Ende jedes Monats zugeschickt. Die darin enthaltenen Informationen dürfen nur für Statistiken über die Nutzung der Genehmigungen und des Kontingents verwendet werden. Ihre Nutzung für steuerliche Zwecke sowie ihre Weitergabe an Dritte sind nicht zulässig.

4. Die zuständigen Behörden jedes Mitgliedstaates leiten bis zum 15. September für das erste Halbjahr und bis zum 15. Februar jedes Jahres für das zweite Halbjahr folgende Angaben an das Sekretariat weiter:

- Gesamttonnenkilometer im Rahmen des Kontingents,
- durchschnittliche Tonnenkilometer pro Genehmigung,

\*) Anpassungen erfolgen in aller Regel durch den Stellvertreterausschuß. Der jeweilige Stand ergibt sich aus der Anlage I.

<sup>1)</sup> Die österreichische Delegation legte zum Prinzip der Einrichtung von Kurzzeitgenehmigungen einen allgemeinen Vorbehalt ein.

wobei diese beiden Angaben danach aufgeschlüsselt werden, ob es sich um eine bilaterale Beförderung zwischen dem Land, das die Genehmigung ausgestellt hat, und einem anderen Land handelt oder um eine multilaterale Beförderung zwischen mindestens zwei Ländern, von denen keines die Genehmigung ausgestellt hat.

**Artikel 6**

1. Die Mitgliedstaaten unterstützen sich gegenseitig bei der Durchführung und Kontrolle der im Rahmen dieser Modalitäten erlassenen Vorschriften.

2. Wenn die zuständigen Behörden eines Mitgliedslandes erfahren, daß der Inhaber einer CEMT-Genehmigung, die von einem anderen Mitgliedstaat ausgestellt wurde, gegen die Bestimmungen dieser Modalitäten verstoßen hat, kann der Mit-

gliedstaat, in dessen Hoheitsgebiet dieser Verstoß begangen wurde, die Behörden des Mitgliedstaates, der die CEMT-Genehmigung ausgestellt hat, entsprechend unterrichten. Die zuständigen Behörden teilen sich gegenseitig alle verfügbaren Angaben hinsichtlich der Ahndung dieses Verstoßes mit.

**Artikel 7**

Diese Modalitäten lassen die innerstaatlichen rechtlichen Bestimmungen der Mitgliedsländer unberührt.

**Artikel 8**

Die Anhänge I und II sind Bestandteil dieser Modalitäten.\*)

\*) Die Anhänge I und II sind vom Stellvertreterausschuß mehrfach, insbesondere wegen der neuen Mitgliedstaaten, angepaßt worden.

**Anhang I (a)**

(Grünes Papier ~ Format DIN A 4)

(Seite 1 der CEMT-Genehmigung)

(Text in Französisch und Englisch)

Europäische Konferenz der Verkehrsminister Sekretariat	(Stempel des Sekretariats)	Land, das die Genehmigung ausstellt (Staatsymbol)	Bezeichnung der zuständigen Organisation oder Behörde
--	-------------------------------	---	---

**CEMT-Genehmigung Nr. ....**

für den gewerblichen Straßengüterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten<sup>1)</sup> der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister  
Die Genehmigung berechtigt<sup>2)</sup> .....

- zur Durchführung gewerblicher Straßengüterverkehrstransporte zwischen Belade- und Entladepunkten in verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister mit Einzelfahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen;
- zur Durchführung von Leerfahrten dieses oder dieser Fahrzeuge im gesamten Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten.

Diese Genehmigung ist vom<sup>3)</sup> ..... bis zum ..... gültig.

Ausgegeben in ..... am .....<sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Deutschland (D), Österreich (A), Belgien (B), Bosnien-Herzegowina (BiH), Bulgarien (BG), Kroatien (HR), Dänemark (DK), Spanien (E), Estland (EST), Finnland (FIN), Frankreich (F), Griechenland (GR), Ungarn (H), Irland (IRL), Italien (I), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (L), Moldavien (MD), Norwegen (N), Niederlande (NL), Polen (PL), Portugal (P), Tschechien (CZ), Slowakische Republik (SK), Rumänien (RO), Vereinigtes Königreich (UK), Slowenien (SLO), Schweden (S), Schweiz (CH), Türkei (TR).

<sup>2)</sup> Namen oder Firmenbezeichnung und vollständige Adresse des Transportunternehmers.

<sup>3)</sup> In arabischen Ziffern.

<sup>4)</sup> Unterschrift und Stempel der Organisation oder Behörde, die die Genehmigung ausstellt.

## Anhang I (b)

---

(Seite 2 der CEMT-Genehmigung)

---

(Text in Französisch und Englisch)

---

**Allgemeine Bestimmungen**

Diese Genehmigung gilt für den gewerblichen Straßengüterverkehr zwischen Belade- und Entladepunkten in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister, wie sie auf Seite 1 dieser Genehmigung aufgeführt sind.

Sie gilt nicht für Beförderungen zwischen einem Mitgliedstaat und einem Drittstaat.

Die Genehmigung ist persönlich und nicht übertragbar.

Sie kann von der zuständigen Behörde des Mitgliedstaates, die sie ausgestellt hat, bei unzureichender Nutzung oder auf bilaterale Beförderungen mit einem einzigen Mitgliedstaat beschränkter Nutzung entzogen werden.

Sie darf jedesmal nur für ein Einzelfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination benutzt werden.

Sie muß zusammen mit dem Fahrtenbuch, in dem die im Rahmen der Genehmigung durchgeführten grenzüberschreitenden Beförderungen eingetragen sind, an Bord des Fahrzeuges aufbewahrt werden.

Die Genehmigung und das Fahrtenbuch müssen auf Verlangen den zuständigen Kontrollbeamten vorgezeigt werden.

Der Genehmigungsinhaber ist gehalten, im Hoheitsgebiet jedes Mitgliedstaates die geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere die den Güter- und Straßenverkehr betreffenden, zu beachten.

Diese Genehmigung muß innerhalb von zwei Wochen nach Ablauf ihrer Gültigkeit an die zuständige Behörde oder Organisation zurückgegeben werden, die sie ausgestellt hat.

## Anhang I (c und d)

---

(Seiten 3 bis 5 der CEMT-Genehmigung)

---

(Hinweise zu Seite 1 der CEMT-Genehmigung  
in den offiziellen Sprachen der Mitgliedstaaten mit Ausnahme von Französisch und Englisch)

---

**A/D** Das auf Seite 1 mit Stempel und Unterschrift der zuständigen Behörde oder Stelle versehene Dokument berechtigt den dort bezeichneten Unternehmer in dem angegebenen Zeitraum zu Güterbeförderungen auf der Straße, bei denen Be- und Entladeort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister liegen, und zwar mit einem Einzelfahrzeug oder mehreren aneinandergeschlossenen Fahrzeugen sowie Leerfahrten mit diesen Fahrzeugen im gesamten Gebiet der Mitgliedstaaten durchzuführen.



Nummer D .....

**Lärm- und schadstoffarmes Kraftfahrzeug (green lorry)**

Nachweis der Erfüllung der technischen Voraussetzungen  
gem. CEMT-Resolution n° 91/2 [CEMT/CM(91)26 final]

Die/Der				
als Hersteller bestätigt, daß				
sein Bevollmächtigter im Sinne des § 8b Abs. 2 KDV 1967 ist.				
Firmenmäßige Fertigung:				
<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="border-top: 1px solid black; width: 50%;"></td> <td style="border-top: 1px solid black; width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; border: none;">Datum</td> <td style="text-align: center; border: none;">Unterschrift</td> </tr> </table>			Datum	Unterschrift
Datum	Unterschrift			

Die/Der ..... als Hersteller/als im Zulassungsstaat bevollmächtigter Hersteller des nachstehend beschriebenen Fahrzeuges bestätigt hiermit, daß dieses Fahrzeug am ..... mit einem Fahrzeug übereinstimmt, welches am ..... den Bestimmungen der CEMT-Resolution n° 91/2 [CEMT/CM(91)26 final] entsprochen hat, sowie die Richtigkeit der umseitig eingetragenen Angaben.

Firmenmäßige Unterschrift des Herstellers/Bevollmächtigten im Zulassungsstaat:

---

Ort	Datum	Unterschrift
-----	-------	--------------

Fahrzeugtype:
Fahrgestellnummer:
Motorart:
Motornummer:

Messung nach <sup>1)</sup> : ISO; ECE; DIN; ÖNORM	
größte Motorleistung (kW):	bei Motordrehzahl (1/min):

Messung nach: Anlage 1g KDV 1967 <sup>3)</sup>		
Höchstwerte dB(A) <sup>2)</sup>	Fahrgeräusch	gemessene Werte dB(A)
78	< = 150 kW	
80	> 150 kW	
am:	in:	
durch:		
Annäherungsgeschwindigkeit (km/h):	im Getriebegang:	
Motorbremsgeräusch dB(A):		
Rundumgeräusch dB(A):	im Meßpunkt 2:	
	im Meßpunkt 6:	
Druckluftgeräusch dB(A):		

Messung nach <sup>1)</sup> : ECE-R. 51; 84/424 EWG; Anlage 1d KDV 1967	
Nahfeldpegel dB(A):	bei Motordrehzahl (1/min):

Messung nach <sup>1)</sup> : ECE-R. 49; Anlage 1/Kap. VI KDV 1967		
Höchstwerte (g/kWh) <sup>2)</sup>	Schadstoffe	gemessene Werte (g/kWh)
4,9 1,23 9,0 Leistung < = 85 kW: 0,7 Leistung > 85 kW: 0,4	CO HC NO <sub>x</sub> Partikel Partikel	

<sup>1)</sup> Nicht Zutreffendes streichen.

<sup>2)</sup> Gemäß CEMT-Resolution n°. 91/2 [CEMT/CM(91)26 final].

<sup>3)</sup> KDV = Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (Österreich).

**Bekanntmachung  
der Gesamtresolution des Ministerrates  
der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)  
zum Straßengüterverkehr**

**Vom 25. November 1997**

Der Ministerrat der CEMT hat auf seiner Tagung am 26. und 27. Mai 1994 in Annecy die Gesamtresolution Nr. 94/4 über die Regeln für CEMT-Mitgliedstaaten im internationalen Straßengüterverkehr beschlossen.

Die Gesamtresolution sowie das Muster für die zur Beförderung von Umzugsgut erforderliche CEMT-Umzugsgenehmigung (Kapitel III Abschnitt 3.4 der Gesamtresolution) werden nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 25. November 1997

Bundesministerium für Verkehr  
Im Auftrag  
Grupe

**Gesamtresolution  
zum Straßengüterverkehr  
vom 27. Mai 1994**

Diese Resolution wurde auf der Sitzung des Ministerrates in Annecy angenommen.

Der Rat der Verkehrsminister der CEMT, anlässlich seines Treffens am 26. und 27. Mai 1994 in Annecy,

in der Erwägung:

- daß es wichtig ist, günstige Bedingungen für die Entwicklung des Handels und die Freizügigkeit der Personen zu schaffen, wie dies in zahlreichen internationalen Erklärungen, insbesondere anlässlich der zweiten paneuropäischen Verkehrskonferenz (Griechenland, März 1994), dargestellt wurde;
- daß die Anwendung der Prinzipien der Marktwirtschaft sowie der freie Zugang zum internationalen Verkehrsmarkt für Verkehrsunternehmer aus allen CEMT-Mitgliedsländern gewährleistet sein muß, wobei davon ausgegangen wird, daß einer stärkeren Liberalisierung greifbare Fortschritte bei der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen vorangehen müssen;
- daß der Rat seit seiner Gründung im Jahre 1953, entsprechend den in Art. 3 des Protokolls zur Schaffung der Konferenz festgelegten Zielen, eine Reihe von Resolutionen beschlossen hat, um den internationalen Straßenverkehr zu erleichtern und zu verbessern, indem Mindestanforderungen für den Zugang zum Beruf des Straßengüterverkehrsunternehmers und für den Zugang zum Markt vorgeschlagen wurden, indem gemeinsame Regeln für Beförderungsleistungen festgelegt wurden und indem bestimmte Verkehrsbereiche liberalisiert wurden;
- daß einige Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt der Annahme dieser Resolutionen Vorbehalte hinsichtlich bestimmter Bestimmungen eingebracht haben und daß nun einige dieser Vorbehalte hinfällig geworden sind;
- daß seit dem Jahre 1990 die Anzahl der Mitgliedstaaten der CEMT auf Grund des politischen Wandels in Ost- und Mitteleuropa deutlich zugenommen hat;

- daß die Aufnahme als Mitgliedsland in die CEMT voraussetzt, daß der Hauptteil der zuvor von der Konferenz angenommenen Resolutionen akzeptiert wird;
- daß es im Hinblick auf das reibungslose Funktionieren des Marktes wesentlich ist, daß die Verkehrsunternehmer die geltenden Regeln kennen;
- daß seit dem 1. Januar 1994 die Regeln der Europäischen Union im Prinzip ebenfalls auf dem Gebiet des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) Anwendung finden oder Anwendung finden werden;
- daß alle Mitgliedstaaten eine Harmonisierung der Regeln für den Straßengüterverkehr überall in Europa anstreben;
- daß es im Interesse von Klarheit und Übereinstimmung ratsam ist, einige CEMT-Empfehlungen und Resolutionen zusammenzufassen und zu überarbeiten;
- daß das Recht der Europäischen Union eine logische und natürliche Grundlage für diese Harmonisierung darstellt und daß zwischen den Mitgliedstaaten der EU und anderen CEMT-Mitgliedstaaten bereits Abkommen auf einer derartigen Grundlage ausgehandelt und unterzeichnet wurden.

beschließt:

die folgende Resolution über Regeln für CEMT-Mitgliedstaaten im internationalen Straßengüterverkehr.

beauftragt:

- den Stellvertreterausschuß, über die Umsetzung dieser Resolution Bericht zu erstatten und die nächsten Schritte zur schrittweisen Liberalisierung und Harmonisierung der steuerlichen, technischen, sozialen und umweltbezogenen Bedingungen für den Straßengüterverkehr vorzubereiten.



## Resolution über die Regeln für den internationalen Güterkraftverkehr

### Kapitel I

#### Begriffsbestimmungen und Anwendungsbereich

#### 1. Begriffsbestimmungen

In dieser Resolution gelten als:

- „Verkehrsunternehmen“: jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluß von Personen ohne Rechtspersönlichkeit und mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt und deren Gegenstand die Ausübung des Berufs des Güterkraftverkehrsunternehmers ist;
- „Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers“: die Tätigkeit, im gewerblichen Verkehr die Güterbeförderung mit Einzelkraftfahrzeugen oder mit Lastzügen bzw. Sattelzügen auszuführen;
- „zuständige Behörde“: die Behörde in einem Mitgliedsland der CEMT, die für den von dieser Resolution erfaßten Bereich zuständig ist;
- „Fahrzeug“: ein in einem Mitgliedsland amtlich zugelassenes Kraftfahrzeug oder eine Fahrzeugkombination, bei der zumindest das Kraftfahrzeug in einem Mitgliedsland amtlich zugelassen ist, sofern sie für die Güterbeförderung bestimmt sind; das Fahrzeug kann Eigentum eines Verkehrsunternehmens sein oder ihm auf Grund eines Miet- oder Leasingvertrages zur Verfügung gestellt sein;
- „Mietfahrzeug“: jedes Fahrzeug, das gegen Entgelt und für eine bestimmte Dauer im Rahmen eines Vertrags mit dem abgebenden Unternehmen einem Unternehmen zur Verfügung gestellt ist, das gewerblichen Güterkraftverkehr oder Werkverkehr durchführt;
- „grenzüberschreitender Verkehr“: Fahrten im beladenen Zustand oder Leerfahrten eines Fahrzeugs
  - 1) mit oder ohne Durchfahrt durch ein oder mehrere Mitgliedsländer oder ein oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedsländern befinden;
  - 2) mit oder ohne Durchfahrt durch ein oder mehrere Mitgliedsländer oder ein oder mehrere Drittländer, bei denen sich der Ausgangspunkt in einem Mitgliedsland und der Bestimmungsort in einem Drittland oder umgekehrt befindet;
  - 3) zwischen Drittländern mit Durchfahrt durch das Gebiet eines oder mehrerer Mitgliedsländer;
- „Werkverkehr“: die Beförderung von Gütern, die Eigentum des Unternehmens sind oder von ihm verkauft, gekauft, vermietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder wieder instandgesetzt wurden. Die Beförderung muß der Anlieferung der Güter zum Unternehmen, ihrem Versand ab dem Unternehmen, ihrer Verbringung innerhalb oder – zum Eigengebrauch – außerhalb des Unternehmens dienen. Die für diese Beförderungen verwendeten Kraftfahrzeuge müssen von Angehörigen des Unternehmens geführt werden, und die Fahrzeuge selbst müssen Eigentum des Unternehmens sein oder ihm auf Grund eines Miet- oder Leasingvertrages zur Verfügung gestellt sein. Die Beförderung muß eine Nebentätigkeit im Rahmen der gesamten Unternehmenstätigkeit darstellen.

#### 2. Anwendungsbereich

Diese Resolution gilt für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr auf dem Gebiet der Mitgliedsländer der CEMT. Sie berührt nicht die Anwendung anderer Resolutionen auf dem Gebiet des Güterkraftverkehrs insbesondere im Bereich der Maße und Gewichte und des kombinierten Verkehrs.

### Kapitel II

#### Zugang zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers<sup>1)</sup>

#### 1. Allgemeines

1.1 Für die Ausübung des Berufs des Güterkraftverkehrsunternehmers ist eine Zulassungsgenehmigung erforderlich, die von der zuständigen Behörde des Niederlassungslandes erteilt wird.

1.2 Verkehrsunternehmen, die die Ausübung einer Güterkraftverkehrstätigkeit beantragen, müssen nachweisen,

- a) daß sie zuverlässig sind,
- b) daß sie die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzen,<sup>2)</sup>
- c) daß sie die Voraussetzungen der fachlichen Eignung erfüllen.

Ist der Antragsteller eine natürliche Person und erfüllt er nicht die unter Buchstabe c) geforderte Voraussetzung, so können die zuständigen Behörden ihn dennoch zur Ausübung des Berufs des Güterkraftverkehrsunternehmers zulassen, sofern er diesen zuständigen Behörden eine andere Person benennt, welche die unter den Buchstaben a) und c) geforderten Voraussetzungen erfüllt und den Verkehrsbetrieb ständig und tatsächlich leitet.

Ist der Antragsteller eine juristische Person, so müssen die unter den Buchstaben a) und c) geforderten Voraussetzungen von der oder den Personen erfüllt werden, die den Verkehrsbetrieb ständig und tatsächlich leiten.

1.3 Die Voraussetzung der „Zuverlässigkeit“ ist erfüllt, wenn gegenüber der natürlichen Person oder den natürlichen Personen, die gemäß Punkt 1.1 diese Voraussetzung erfüllen müssen,

- keine schwere strafrechtliche Verurteilung insbesondere wegen Verstößen im Bereich der wirtschaftlichen Betätigung erfolgt ist;
- ihr oder ihnen nicht die Eignung für den Beruf des Verkehrsunternehmers abgesprochen wurde;
- wenn sie nicht wegen schwerer und wiederholter Verstöße gegen die geltenden Vorschriften des Arbeitsrechts, über die Güterbeförderung oder der Straßenverkehrsordnung verurteilt worden sind.

Die Voraussetzung der „Zuverlässigkeit“ ist auch erfüllt, wenn die betreffenden Personen rehabilitiert wurden.

<sup>1)</sup> Die Schweiz macht einen Vorbehalt zu dem gesamten Kapitel geltend.

<sup>2)</sup> Die Tschechische Republik macht hierzu einen Vorbehalt geltend.

- 1.4 Die entsprechende „finanzielle Leistungsfähigkeit“) besteht darin, über die zur ordnungsgemäßen Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel zu verfügen.

Die nationalen Behörden legen die Voraussetzungen der finanziellen Leistungsfähigkeit fest, die insbesondere nach dem Finanzierungsplan, den Bankgarantien oder dem Gesellschaftskapital beurteilt werden kann, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Voraussetzungen der finanziellen Leistungsfähigkeit in den Mitgliedsländern der CEMT, die nicht Mitglieder der Europäischen Union sind, den im Rahmen der Europäischen Union festgelegten Bedingungen entsprechen müssen.

- 1.5 Die Voraussetzung der „fachlichen Eignung“ ist erfüllt, wenn in einer schriftlichen Prüfung der vom Mitgliedsland benannten Behörde oder Stelle Sachkenntnisse nachgewiesen werden.

Natürliche Personen jedoch, die nachweisen können, daß sie vor Einführung des Systems in einem Mitgliedsland zur Ausübung des Berufs des Güterkraftverkehrsunternehmers im internationalen Verkehr zugelassen waren, brauchen nicht den Nachweis zu erbringen, daß sie die Voraussetzung nach Punkt 1.2 Buchstabe c) erfüllen. Dies gilt gleichermaßen für natürliche Personen, die den Verkehrsbetrieb eines Unternehmens geleitet haben.

- 1.6 Die zuständigen Behörden der Mitgliedsländer der CEMT, die nicht der Europäischen Union angehören, legen einen Zeitpunkt fest, ab dem die natürlichen Personen, für die die Voraussetzung der fachlichen Eignung erfüllt sein muß, diese Voraussetzung erfüllen müssen. Dieser Zeitpunkt wird dem CEMT-Sekretariat mitgeteilt.

2. Entziehung der Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers

Die Mitgliedsländer gewährleisten, daß die zuständigen Behörden die Zulassung zum Beruf des Güterkraftverkehrsunternehmers zurücknehmen, wenn sie feststellen, daß die Voraussetzungen nach Punkt 1.2 Buchstaben a), b) oder c) nicht erfüllt sind. Wenn das Unternehmen die Voraussetzungen nach Punkt 1.2 Buchstabe c) nicht mehr erfüllt, steht ihm eine angemessene Frist für die Einstellung einer Ersatzperson zu.

3. Gegenseitige Amtshilfe

- 3.1 Sind von nicht gebietsansässigen Verkehrsunternehmen schwere oder wiederholte Verstöße gegen die Vorschriften für das Verkehrsgewerbe begangen worden und könnten diese zu einem Entzug der Genehmigung zur Ausübung des Berufs des Güterkraftverkehrsunternehmers führen, so unterrichten die Mitgliedsländer das Mitgliedsland, in dem das zuwiderhandelnde Verkehrsunternehmen seinen Sitz hat, über alle ihnen vorliegenden Informationen über diese Verstöße sowie über die von ihnen zur Ahndung getroffenen Maßnahmen.

- 3.2 Die Mitgliedsländer leisten einander bei der Durchführung dieser Bestimmungen gegenseitig Amtshilfe.

### Kapitel III

#### Zugang zum Markt des grenzüberschreitenden Güterkraftverkehrs

1. Allgemeines

Unbeschadet der Bestimmungen über das multilaterale CEMT-Kontingent können die Mitgliedsländer folgende Beförderungen einem System bilateraler Genehmigungen, die kontingentiert oder nicht kontingentiert sind, unterwerfen:

- Beförderungen zwischen zwei Mitgliedsländern der CEMT, die von Fahrzeugen durchgeführt werden, die in einem dieser Länder amtlich zugelassen sind;

- Beförderungen zwischen zwei Mitgliedsländern der CEMT oder zwischen einem Mitgliedsland und einem Nichtmitgliedsland, die von Fahrzeugen durchgeführt werden, die in einem anderen Mitgliedsland amtlich zugelassen sind;

- Beförderungen im Transit.

2. Liberalisierte Verkehre

Mit dem Ziel, den internationalen Verkehr zu erleichtern und eine bessere Nutzung der Fahrzeuge zu erreichen, sind jedoch die nachstehend bezeichneten Verkehrsarten von jedem Genehmigungsverfahren befreit:

- 1) Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen, deren höchstzulässiges Gesamtgewicht einschließlich des Gewichts der Anhänger 6 Tonnen nicht überschreitet und deren zulässige Nutzlast einschließlich der der Anhänger 3,5 Tonnen nicht übersteigt.
- 2) Gelegentliche Beförderungen von Gütern zu und von Flughäfen bei Umleitung der Flugdienste.
- 3) Beförderungen beschädigter oder abzuschleppender Fahrzeuge und Fahrten der Abschleppfahrzeuge.
- 4) Die Leerfahrt eines im Güterverkehr eingesetzten Fahrzeuges, das ein im Ausland liegengeliebenes Fahrzeug ersetzen soll, sowie die Rückkehr des liegengeliebenen Fahrzeugs nach Instandsetzung.
- 5) Beförderung lebender Tiere mittels Fahrzeugen, die für die Beförderung lebender Tiere konstruiert oder dauerhaft dafür ausgerüstet sind und die von den zuständigen Behörden der Mitgliedsländer als solche zugelassen sind.<sup>1)</sup>
- 6) Beförderung von Ersatzteilen und Produkten zur Versorgung von Seeschiffen und Flugzeugen.
- 7) Beförderung der für die ärztliche Behandlung in Notfällen, insbesondere bei Naturkatastrophen, erforderlichen Artikel und humanitäre Transporte.
- 8) Beförderung von Kunstgegenständen und Kunstwerken für Ausstellungen, Messen oder für nicht gewerbliche Zwecke.
- 9) Die Beförderung ohne Gewinnerzielung von Geräten, Zubehör und Tieren zu oder von Theater-, Musik-, Film-, Sport- und Zirkusveranstaltungen, Ausstellungen oder Jahrmärkten sowie für Rundfunk-, Film- oder Fernsehaufnahmen.
- 10) Beförderungen von Gütern im Werkverkehr.<sup>2)</sup>
- 11) Beförderung von Leichen.

3. Genehmigungsverfahren

- 3.1 Wird eine Beförderung mittels eines Lastzuges oder einer Sattelleinheit durchgeführt, wird die eventuell erforderliche Genehmigung von den zuständigen Behörden des Landes erteilt, in dem das Kraftfahrzeug amtlich zugelassen ist. Diese Genehmigung gilt für sämtliche miteinander verbundenen Fahrzeuge, selbst wenn der Anhänger oder der Sattelaufleger nicht auf den Namen des Genehmigungsinhabers zugelassen oder in Verkehr gebracht wurde oder in einem anderen Land zugelassen oder in Verkehr gebracht wurde.

- 3.2 Beförderungen mit Überlänge oder Übergewicht bedürfen einer Sondergenehmigung, die von den zuständigen Behörden der Länder erteilt wird, in denen die Beförderung erfolgt.

<sup>1)</sup> Österreich, Frankreich und Polen haben einen Vorbehalt zu Punkt 5) geltend gemacht.

<sup>2)</sup> Österreich, Frankreich, Ungarn, Italien, Lettland, Litauen, Polen, Portugal und die Türkei haben einen Vorbehalt zu Punkt 10) geltend gemacht.

<sup>1)</sup> Siehe hierzu den Vorbehalt der Tschechischen Republik (1.2 b S. 4).

3.3 Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel unterliegen keiner Kontingentierung. Sie können jedoch weiterhin einem Genehmigungsverfahren unterliegen.<sup>1)</sup>

3.4 Beförderungen von Umzugsgut durch Unternehmen, die über entsprechende Fachkräfte und Ausrüstung verfügen, unterliegen keiner Kontingentierung, bedürfen aber einer Sondergenehmigung.<sup>2)</sup>

#### 4. Gegenseitige Amtshilfe

Bei schweren oder wiederholten Verstößen eines Beförderers muß das Land, in dem diese Verstöße begangen worden sind, diese dem Niederlassungsland des Zuwiderhandelnden mitteilen unter Angabe der zur Ahndung dieser Verstöße getroffenen oder geforderten Maßnahmen, um die Einhaltung der Genehmigungsvorschriften sicherzustellen.

### Kapitel IV

#### Sozialvorschriften

Die Mitgliedsländer wenden die Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens vom 1. Juli 1970 über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) in seiner jeweils aktuellen Fassung an. Länder, die noch nicht dem AETR beigetreten sind, wenden in der Zwischenzeit eine gleichwertige Regelung an. Die Durchführungsbestimmungen auf der Straße oder innerhalb der Unternehmen sollten möglichst den Bestimmungen der Richtlinie 88/599/EWG entsprechen.

<sup>1)</sup> Österreich, Frankreich, Italien, Polen und Portugal haben einen Vorbehalt geltend gemacht.

<sup>2)</sup> Hierbei ist das CEMT-Genehmigungsmuster für die Beförderungen von Umzugsgut zu verwenden.

### Kapitel V

#### Allgemeine Bestimmungen

5.1 Die Mitgliedsländer behalten sich das Recht vor, bestimmte von dieser Gesamtresolution vorgesehene Erleichterungen solchen Verkehrsdiensten nicht zu gewähren, die von Beförderern durchgeführt werden, die in einem Mitgliedsland der CEMT niedergelassen sind, das nicht das Prinzip der Gegenseitigkeit anwendet.

5.2 Den Mitgliedsländern der CEMT steht es frei, untereinander bilaterale und multilaterale Abkommen zu schließen, die liberaler sind als die Bestimmungen dieser Resolution.

5.3 Diese Resolution berührt nicht das EU-Recht noch die Bestimmungen des Vertrags über den europäischen Wirtschaftsraum, noch die geschlossenen oder künftigen Verträge zwischen der Europäischen Union und Drittländern.

### Kapitel VI

#### Schlußbestimmungen

6.1 Mitgliedsländer, die Vorbehalte gegen die eine oder andere Bestimmung dieser Resolution geltend machen, müssen diese dem Generalsekretär bis zum 30. September 1994 mitteilen.

Der Generalsekretär gibt seinerseits die Aufstellung dieser Vorbehalte den anderen Mitgliedsländern in einem endgültigen Bericht zur Kenntnis.

6.2 Diese Gesamtresolution tritt an die Stelle der Resolutionen 44, 47, 53 und 90/1.

Seite 1:

**D****CEMT-Genehmigung – Umzugsgut**

(Weißes Papier – Format DIN A 4)

**Autorisation N°/Authorisation No** .....**Pour les Déménagements Internationaux****For International Removals**

La présente autorisation habilite

This authorisation entitles:

.....  
.....  
.....

(Nom ou raison sociale du transporteur et adresse complète)

(Name or trade name and full address of carrier)

- à effectuer des déménagements internationaux sur les relations de trafic entre l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bosnie-Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Moldova, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République Slovaque, la République Tchèque, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovénie, la Suède, la Suisse et la Turquie, au moyen d'un véhicule insolé ou d'un ensemble de véhicules couplés, et à déplacer à vide ces véhicules sur tout le territoire des États Membres de la CEMT.
- to carry out international removals on routes between Germany, Austria, Belgium, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Denmark, Spain, Estonia, Finland, France, Greece, Hungary, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Luxembourg, Moldova, Norway, Netherlands, Poland, Portugal, Czech Republic, Slovak Republic, Romania, United Kingdom, Slovenia, Sweden, Switzerland, Turkey, by means of a single vehicle or a coupled combination of vehicles and to run such vehicles unladen throughout CEMT Member countries.

La présente autorisation est valable/This authorisation is valid

du/from ..... Délivrée à/Issued at .....

au/to ..... le/Date .....

(Signature et cachet de l'organisme qui délivre l'autorisation – État ou le véhicule est immatriculé):

(Signature and stamp of agency issuing authorisation – State in which vehicle is registered):

Seite 2:

#### Allgemeine Vorschriften

Die Genehmigung ist im Fahrzeug mitzuführen und den zuständigen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Sie berechtigt nur zu grenzüberschreitenden Beförderungen von Umzugsgut. Sie gilt nicht für den innerstaatlichen Verkehr.

Diese Genehmigung ist nicht übertragbar.

Der Verkehrsteilnehmer ist verpflichtet, im Hoheitsgebiet eines jeden Mitgliedstaates die dort geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften, insbesondere auf dem Gebiet des Beförderungswesens und des Straßenverkehrs, zu beachten.

#### Prescriptions générales

La présente autorisation doit se trouver à bord du véhicule et être présentée à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

Elle ne permet d'effectuer que des déménagements internationaux. Elle n'est pas valable pour des transports nationaux.

Elle ne peut être transférée à un tiers.

Le transporteur est tenu de respecter sur le territoire de chaque État membre les dispositions législatives, réglementaires et administratives en vigueur dans cet État, notamment en matière de transport et de circulation.

#### General Conditions

This authorisation must be carried on the vehicle and be produced at the request of any authorised inspecting officer.

It authorises only international removals. It is not valid for national transport.

The authorisation is not transferable to a third party.

The carrier is required to comply, in the territory of each Member country, with the laws, regulations and administrative provisions of that country, and in particular with those concerning transport and traffic.

Seiten 3 ff. (in allen Amtssprachen der CEMT-Mitgliedstaaten):

**Indications se référant à la première page de la présente autorisation, rédigées dans les langues officielles de tous les États concernés.**

**Information referring to the first page of the attached authorisation drawn up in the official languages of the relevant countries.**

**D/A** Diese Genehmigung berechtigt den bezeichneten Unternehmer, in dem angegebenen Zeitraum grenzüberschreitende Beförderungen von Umzugsgut auf den Verkehrsrelationen zwischen Deutschland, Österreich, Belgien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, Dänemark, Spanien, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Norwegen, den Niederlanden, Polen, Portugal, der Republik Moldau, der Tschechischen Republik, der Slowakischen Republik, Rumänien, dem Vereinigten Königreich, Slowenien, Schweden, der Schweiz und der Türkei, und zwar mit einem Einzelfahrzeug oder mit Fahrzeugkombinationen sowie Leerfahrten mit diesen Fahrzeugen im gesamten Gebiet der CEMT-Mitgliedstaaten, durchzuführen.

**Bekanntmachung  
der Resolution des Ministerrates  
der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT)  
zur Einführung des supergrünen Lkw  
im Rahmen des multilateralen Kontingents**

**Vom 25. November 1997**

Der Ministerrat der CEMT hat auf seiner Tagung am 7. und 8. Juni 1995 in Wien die Resolution Nr. 95/4 zur Einführung des supergrünen Lkw im Rahmen des multilateralen Kontingents beschlossen.

Die Resolution der CEMT wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 25. November 1997

Bundesministerium für Verkehr  
Im Auftrag  
Gruppe

**Resolution  
zur Einführung des supergrünen Lkw  
im Rahmen des multilateralen Kontingents**

Der Rat der Verkehrsminister auf seiner Tagung in Wien am 7. und 8. Juni 1995,

in der Erwägung, daß

- die Einbeziehung der neuen Mitgliedsländer der CEMT zur Einführung vergleichbarer sozio-ökonomischer Bedingungen in ganz Europa beitragen kann;
- das multilaterale Kontingent der CEMT als ein wichtiges Instrument für die Einbeziehung der neuen Mitgliedsländer angesehen werden kann, da es Zugang gibt zum europäischen Markt unter gleichzeitigem Bestreben, die sozialen, technischen und umweltrelevanten Verpflichtungen zu harmonisieren;
- der Umweltschutz insbesondere im Verkehrsbereich mit dem Anwachsen des Verkehrsmarktes einerseits und mit dem Ansteigen der ökologischen Probleme andererseits mehr und mehr an Bedeutung gewonnen hat;
- einige Mitgliedsländer der CEMT, insbesondere die neuen Mitgliedsländer, eine Erhöhung des multilateralen Kontingents wünschen, während andere, im besonderen Deutschland und Österreich, eine erneute Aufstockung des multilateralen Kontingents ablehnen, sofern nicht substantielle Fortschritte hinsichtlich der sozialen, technischen und umweltrelevanten Normen erzielt worden sind;
- somit eine Lösung gefunden werden muß, um gleichzeitig den Integrationsbemühungen der neuen Mitgliedsländer und den Umweltschutzbemühungen Rechnung zu tragen;
- auf der Ministerratstagung von Annecy hervorgehoben worden ist, wie wichtig eine Vereinfachung des Systems des multilateralen Kontingents ist;

mit Verweis darauf, daß

- das derzeitige System des multilateralen Kontingents eine Unterscheidung trifft zwischen dem „normalen“ Kontingent, für das die Lkw keine besonderen Bedingungen beachten müssen, und dem Kontingent der „grünen Lkw“, die bestimmte Mindestbedingungen hinsichtlich Lärm- und Abgasemission erfüllen müssen;
- einige Mitgliedsländer der EU das System des grünen Lkw noch nicht angenommen haben, weil in der EU (Richtlinie 91/542/EWG) bislang nur die Bestimmungen bezüglich der Abgasemissionen der grünen Lkw in Kraft getreten sind, während die Lärmvorschriften nicht vor dem 1. Oktober 1996 voll in Kraft treten werden;
- praktisch alle neuen Mitgliedsländer sich bereits jetzt für das System des grünen Lkw ausgesprochen haben;

jedoch in Kenntnis der Tatsache, daß

- einige Mitgliedsländer der EU mehrfach geltend gemacht haben, daß sie erst dann ihre Vorbehalte aufheben könnten, wenn die Bestimmungen der Gemeinschaftsrichtlinie voll und ganz umgesetzt sind, d. h. nach dem 1. Oktober 1996;

beschließt,

- das derzeitige System bis zum 1. Januar 1997 beizubehalten und gleichzeitig die Länder, die andere Vorbehalte als gegen die Einführung des grünen Lkw geltend gemacht haben, zu drängen, diese in der Zwischenzeit aufzuheben;
- ein Sonderkontingent für einen „supergrünen Lkw“ ab dem 1. Januar 1997 einzuführen;

- den Mitgliedsländern ab diesem Zeitpunkt die Möglichkeit zu geben, zwischen dem „herkömmlichen“ Kontingent, dem Kontingent des „grünen Lkw“ und dem Kontingent des „supergrünen Lkw“ zu wählen;
  - dem Kontingent des „supergrünen Lkw“ nach und nach gegenüber dem Kontingent des „grünen Lkw“ und dem herkömmlichen Kontingent Vorrang einzuräumen zum Beispiel durch Austausch
    - einer Genehmigung für einen „grünen“ Lkw gegen zwei Genehmigungen für einen „supergrünen“ Lkw im gesamten Geltungsbereich der CEMT oder
    - einer Genehmigung für einen „herkömmlichen“ Lkw gegen vier Genehmigungen für „supergrüne“ Lkw im gesamten Geltungsbereich der CEMT,
- wobei eine entsprechende Umrechnung wie bei der Einführung des grünen Lkw zugrunde gelegt wird [CEMT/CM(93) 12Final/Rev1 S. 4].
- die Gruppe „Straßenverkehr“ zu beauftragen, dem Stellvertreterausschuß zur Apriltagung 1996 im Hinblick auf den Ministerrat Mai/Juni 1996 Vorschläge zur Festlegung eines neuen multilateralen Kontingents zu unterbreiten, das der Einführung ab dem 1. Januar 1997 des Kontingents von Sondergenehmigungen für einen „supergrünen“ Lkw Rechnung trägt;

bittet die Mitgliedsländer der CEMT, bis zum 31. Oktober jeden Jahres dem Sekretariat schriftlich die gewünschte Aufteilung mitzuteilen, damit die Genehmigungen rechtzeitig gedruckt werden können;

bestimmt wie folgt die Vorschriften für den „supergrünen“ Lkw:

1. Lärmemissionen:  
(wie in der Richtlinie 92/97/EWG)  
78 dB(A) für Fahrzeuge ≤ 150 kW  
80 dB(A) für Fahrzeuge > 150 kW
2. Abgasemissionen:  
(wie in der Richtlinie 91/542/EWG)
 

CO	4,0 g/kWh
HC	1,1 g/kWh
NO <sub>x</sub>	7,0 g/kWh
Partikel	0,15 g/kWh
3. Mindestvorschriften im Bereich der technischen und Sicherheitsnormen
  1. Mindestprofiltiefe von 2 mm bei sämtlichen Reifen der Fahrzeuge und ihrer Anhänger.
  2. Fahrzeuge und ihre Anhänger müssen hinten mit einem Unterfahrschutz ausgestattet sein (entsprechend der ECE-Regelung 58/01 oder der Richtlinie 70/221/EWG in ihrer letzten geänderten Fassung 81/333/EWG).
  3. Fahrzeuge und ihre Anhänger müssen mit einem seitlichen Unterfahrschutz entsprechend der ECE-Regelung 73 oder der Richtlinie 89/297/EWG ausgestattet sein.
  4. Die Fahrzeuge müssen mit einer Warnblinkanlage gem. ECE-Regelung 6/01 oder Richtlinie 66/759/EWG und einem roten Warndreieck gem. ECE-Regelung 27/03 ausgerüstet sein.
  5. Die Fahrzeuge müssen einen Fahrtenschreiber benutzen gem. Verordnung 3821/85 der EG, zuletzt geändert durch VO 3688/92.

6. Die Fahrzeuge müssen mit Geschwindigkeitsbegrenzern gem. ECE-Regelung 89 oder Richtlinie 92/24/EWG ausgestattet sein.
7. Schwere und lange Fahrzeuge müssen hinten mit reflektierenden Schildern gem. ECE-Regelung 70 ausgestattet sein.
8. Die Bremsen der Fahrzeuge müssen mit einem Antiblockiersystem ausgestattet sein (gem. ECE-Regelung 13/06 oder Richtlinie 71/320/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 94/422/EWG).
9. Die Fahrzeuge müssen mit einer Lenkvorrichtung gem. ECE-Regelung 79/01 oder Richtlinie 71/320/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 92/62/EWG, ausgestattet sein.
10. Die Fahrzeuge müssen die Bedingungen bezüglich der technischen Überwachung lt. Richtlinie 77/143/EWG erfüllen. Es sind insbesondere die Richtlinien 92/54/EWG und 94/23/EWG (Bremsen) sowie die Richtlinie 92/55/EWG (Rauchentwicklung, Inkrafttreten für Dieselmotoren am 1. Januar 1996) zu berücksichtigen.

Entsprechend der Richtlinie ist die technische Untersuchung jedes Jahr durchzuführen, so daß die Bescheinigung der Übereinstimmung nicht älter als 12 Monate sein kann.

bittet die Organisationen und die zuständigen Behörden, die in Anhang I (hinsichtlich Lärm und Abgase) und in Anhang II (hinsichtlich der technischen Untersuchung gem. Richtlinie 77/143/EWG sowie hinsichtlich des Antiblockiersystems) wiedergegebenen Dokumente zur Bescheinigung, daß die vorgenannten Kriterien hinsichtlich der Emissionsnormen und der technischen Normen erfüllt sind, zu verwenden;

unterstreicht, daß

- die allgemeinen Verpflichtungen aus dem multilateralen Kontingent laut der Resolution 91/2 auf jeden Fall weitergelten;
- die für den grünen Lkw geltenden Verpflichtungen lt. den Resolutionen 91/2 und 92/1 unverändert bleiben;
- die CEMT-Genehmigungen für den supergrünen Lkw nur von solchen Fahrzeugen genutzt werden dürfen, die den in dieser Resolution festgelegten technischen Spezifikationen entsprechen, und nur zusammen mit ordnungsgemäß ausgefüllten Bescheinigungen, daß diese technischen Normen erfüllt sind, gültig sind;
- die Bescheinigung über die technische Untersuchung, die die Erfüllung der Richtlinie 77/143/EWG nachweist, nicht älter als 12 Monate sein darf;

verweist mit Nachdruck auf den Zusammenhang zwischen den Bestimmungen bezüglich des „supergrünen Lkw“ und der Erhöhung des multilateralen Kontingents;

beauftragt den Stellvertreterausschuß,

- ein Jahr nach Einführung über das System des supergrünen Lkw Bericht zu erstatten;
- zwei Jahre nach Einführung dieses neuen Systems einen weiteren Bericht darüber vorzulegen, ob die Vereinfachung des Systems in zufriedenstellendem Maße gelungen ist, inwieweit das derzeitige System des multilateralen Kontingents tatsächlich genutzt wird, ob eine weitere Erhöhung des Kontingents ins Auge gefaßt werden soll und ob weitere Verbesserungen der Umwelt- und Sicherheitsnormen für nötig erachtet werden.

## Anhang I

Nummer .....

## Lärm- und Schadstoffanforderungen für den „supergrünen Lkw“

Nachweis der Erfüllung der technischen Voraussetzungen gem. CEMT Resolution Nr. ....

Die/der	
als Hersteller bestätigt, daß	
sein Bevollmächtigter im Sinne der Richtlinie 92/53/EWG oder des § 8b Abs. 2 KDV 1967 ist. <sup>1)</sup>	
Für den Hersteller:	
Datum	Unterschrift

Die/der ..... als Hersteller/als im Zulassungsstaat Bevollmächtigter des nachstehend beschriebenen Fahrzeuges bestätigt hiermit, daß dieses Fahrzeug am ..... mit dem Fahrzeug übereinstimmt, das am ..... den Bestimmungen der CEMT-Resolution Nr. .... entsprochen hat, sowie die Richtigkeit der umseitig eingetragenen Angaben.

Unterschrift des Herstellers/Bevollmächtigten im Zulassungsstaat:

Ort

Datum

Unterschrift

<sup>1)</sup> KDV = HGV Durchführungsbestimmungen (Österreich).



Fahrzeugtyp:
Fahrgestellnummer:
Motortyp:
Motornummer:

Messung nach <sup>1)</sup> : ISO; ECE R.85, Richtlinie 80/1269/EWG, gem. letzter Änderung in Richtlinie 89/491/EWG	
größte Motorleistung (kW):	bei Motordrehzahl (1/min):

Messung nach <sup>1)</sup> : ECE R.51/02; Richtlinie 70/157/EWG, gem. letzter Änderung in Richtlinie 92/97/EWG		
Höchstwerte dB(A) <sup>2)</sup>	Motorleistung	gemessene Werte dB(A)
78	< = 150 kW	
80	> 150 kW	
am:	in:	
durch <sup>3)</sup> :		
Annäherungsgeschwindigkeit (km/h):	im Getriebeingang:	
Motorbremsgeräusch dB(A):		
Rundumgeräusch dB(A):	im Meßpunkt 2:	
	im Meßpunkt 6:	
Druckluftgeräusch dB(A):		

Messung nach <sup>1)</sup> : ECE R.51/02; Richtlinie 70/157/EWG, gem. letzter Änderung in Richtlinie 92/97/EWG	
Nahfeldpegel dB(A):	bei Motordrehzahl (1/min):

Messung nach <sup>1)</sup> : ECE R.49/02; Richtlinie 88/77/EWG, gem. letzter Änderung in Richtlinie 91/542/EWG		
Höchstwerte (g/kWh)	Schadstoffe	gemessene Werte (g/kWh)
4,0	CO	
1,1	HC	
7,0	NO <sub>x</sub>	
0,15	Partikel	

<sup>1)</sup> Nichtzutreffendes streichen.

<sup>2)</sup> Gemäß CEMT-Resolution Nr. 91/2 [CEMT/CM(91)26 final].

<sup>3)</sup> Gemäß CEMT-Resolution Nr. 92/1 [CEMT/CM(92)8 final].

**Anhang II****Technische Sicherheitsvorschriften für den „supergrünen Lkw“**

Nachweis der Erfüllung der technischen Voraussetzungen gem. CEMT Resolution Nr. .... zur technischen Untersuchung (Richtlinie 77/143/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 94/23/EWG) und zu den Bremssystemen (Richtlinie 71/320/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 91/422/EWG)

Amtl. Kennzeichen:
Fahrzeugtyp:
Fahrgestellnummer:
Motortyp:
Motornummer:

Die Gesellschaft (Bezeichnung und Anschrift) als vom Zulassungsstaat bezeichnete und direkt überwachte Einrichtung im Sinne der Richtlinie 77/143/EWG bescheinigt hiermit, daß am unten bezeichneten Tage das oben beschriebene Fahrzeug die Voraussetzungen hinsichtlich der technischen Untersuchung der Fahrzeuge und ihrer Anhänger erfüllt, und zwar insbesondere folgende Vorschriften:

- Bremssysteme (gem. Richtlinien 92/54/EWG und 94/23/EWG)
- Lenkung
- Sichtverhältnisse
- Lampen, Reflektoren und elektrische Ausrüstungen
- Achsen, Räder, Reifen und Aufhängungen
- Fahrgestell und Anhängepunkte im Fahrgestell
- sonstige Ausstattung
- Emissionen (insbesondere Rauchentwicklung gem. Richtlinie 92/55/EWG)
- Fahrzeugidentifizierung

entsprechend den Anforderungen der Richtlinie 77/143/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 94/23/EWG.

Es wird außerdem bescheinigt, daß das Fahrzeug mit einem Antiblockiersystem gemäß Richtlinie 71/320/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 91/422/EWG, ausgerüstet ist.

Unterschrift für die vom Zulassungsstaat bezeichnete und direkt überwachte Einrichtung gem. Richtlinie 77/143/EWG:

---

 Ort

Datum

Unterschrift

**Anhang III**

1. Der ersten Tabelle dieses Anhangs liegt dieselbe Argumentation zugrunde wie bei der Einführung des „grünen Lkw“ im Jahre 1993 [CEMT/CM(93)12 Final/REV1], nämlich:

„Es wurde vorgeschlagen, unbeschadet der österreichischen Haltung den Gedanken eines möglichen Austauschs einer Genehmigung für einen herkömmlichen Lkw gegen zwei Genehmigungen für grüne Lkw im gesamten CEMT-Bereich festzuhalten.“

Dies bedeutet z.B. für Deutschland (D): Festlegung eines Basiskontingents entsprechend der Gesamtzahl der am 1. Juli 1993 verfügbaren „herkömmlichen“ Genehmigungen, das sind 342.

Am 1. Januar 1994 wie am 1. Januar 1995 Umwandlung von  $(50\% \times 2)$  für grüne Lkw, das sind 342 Genehmigungen, und 50% für herkömmliche Lkw, das sind 171. Insgesamt 513 Genehmigungen.

Am 1. Januar 1997 Umwandlung von  $(50\% \times 2)$  des grünen Kontingents von 1995 in Genehmigungen für supergrüne Lkw, das sind 342 Genehmigungen, und von 50% des „grünen“ Kontingents von 1995 in Genehmigungen für „grüne“ Lkw, das sind 171 Genehmigungen. Die Zahl der Genehmigungen für herkömmliche Lkw bleibt mit 171 unverändert. Insgesamt 684 Genehmigungen.

2. In der zweiten Tabelle ist ein anderes Szenario dargestellt, mit dem eine substantiellere Erhöhung des Kontingents möglich ist. Dabei wurde vorab eine Verdoppelung des multilateralen Kontingents zum 1. Januar 1997 vereinbart, d.h. am Beispiel Deutschlands (D): Festlegung eines Basiskontingents entsprechend der Anzahl der am 1. Juli 1993 verfügbaren „herkömmlichen“ Genehmigungen, das sind 342.

Am 1. Januar 1994 wie am 1. Januar 1995 Umwandlung von  $(50\% \times 2)$  für „grüne“ Lkw, das sind 342 Genehmigungen, und von 50% für herkömmliche Lkw, das sind 171. Insgesamt 513 Genehmigungen.

Am 1. Januar 1997 Verdoppelung, das sind 1 026 Genehmigungen, sofern die bis zu diesem Zeitpunkt möglichen Maximaloptionen verwirklicht worden sind, davon mindestens die Hälfte für „supergrün“, das sind 513 Genehmigungen für „supergrüne Lkw“, und 513 Genehmigungen für „grüne“ oder „herkömmliche“ Lkw, was von jedem Mitgliedsland festzulegen ist.

3. In einem dritten Szenario könnten ausgetauscht werden:

- bis zu 50% des Basiskontingents gegen Genehmigungen für „grüne“ Lkw im Verhältnis 1:2;
- bis zu 50% des Basiskontingents gegen Genehmigungen für „supergrüne“ Lkw im Verhältnis 1:4.

Zu einem späteren Zeitpunkt könnten sämtliche „herkömmlichen“ Genehmigungen der CEMT gegen Genehmigungen für „grüne“ oder „supergrüne“ Lkw ausgetauscht werden. Diese Möglichkeit ist in Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 1

Vorläufige Zahlen nach dem Stand vom 1. Januar 1997,  
denen dieselbe Argumentation wie bei der Einführung des „grünen Lkw“  
im Jahr 1993 zugrunde liegt [CEMT/CM(93)/12Final/REV1] und  
bei denen die Zurücknahme bestehender Vorbehalte berücksichtigt worden ist

Land		(Erinnerungs- wert) Gesamt- zahl nach dem Stand vom 1. Januar 1993	(Erinnerungs- wert) Gesamt- zahl nach dem Stand vom 1. Januar 1995	Gesamtzahl nach dem Stand vom 1. Januar 1997 <sup>4)</sup>	davon herkömmliche Lkw	davon „grüne“ Lkw	davon „supergrüne“ Lkw
Deutschland	D	228	513	684	171	171	342
Österreich <sup>5)</sup>	A	27	32	64	–	–	64
Belgien	B	114	257	344	86	86	172
Bosnien-Herzegowina	BIH	(30)	30	60	15	15	30
Bulgarien	BG	94	212	284	71	71	142
Kroatien	HR	85	128	256	64	64	128
Dänemark	DK	94	166	284	71	71	142
Spanien	E	99	224	300	75	75	150
Estland	EST	85	144	256	64	64	128
Finnland	FIN	99	224	300	75	75	150
Frankreich	F	192	288	576	144	144	288
Griechenland	GR	58	149	300	75	75	150
Ungarn	H	94	212	284	71	71	142
Irland	IRL	94	141	284	71	71	142
Italien	I	67	67	344	86	86	172
Lettland	LV	85	144	256	64	64	128
Litauen	LT	85	144	256	64	64	128
Luxemburg	L	80	180	240	60	60	120
Moldau	MD	(30)	30	60	15	15	30
Norwegen	N	99	186	300	75	75	150
Niederlande	NL	156	351	468	117	117	234
Polen	PL	102	230	308	77	77	154
Portugal	P	94	141	284	71	71	142
Tschechische Republik	CZ	(94)	212	284	71	71	142
Slowakische Republik	SK	(85)	192	256	64	64	128
Rumänien	RO	94	141	284	71	71	142
Vereinigtes Königreich	GB	99	174	300	75	75	150
Slowenien	SLO	85	128	256	64	64	128
Schweden	S	102	186	300	75	75	150
Schweiz	CH	90	203	272	68	68	136
Türkei	TR	94	141	284	71	71	142
Insgesamt		2695	5570	9028	2241	2241	4546

<sup>4)</sup> Sofern alle bis zu diesem Zeitpunkt möglichen Optionen verwirklicht worden sind.

<sup>5)</sup> Im österreichischen Hoheitsgebiet sollten jedem Land entweder 16 Genehmigungen für herkömmliche Lkw, 32 Genehmigungen für „grüne“ Lkw oder 64 Genehmigungen für „supergrüne“ Lkw erteilt werden.

Tabelle 2

Vorläufige Zahlen nach dem Stand vom 1. Januar 1997,  
bei denen von der vereinbarten Verdoppelung des Kontingents ausgegangen wird,  
denen dieselbe Argumentation wie bei der Einführung des „grünen Lkw“  
im Jahr 1993 zugrunde liegt [CEMT/CM(93)/12Final/REV1] und  
bei denen die Zurücknahme bestehender Vorbehalte berücksichtigt worden ist

Land		(Erinnerungswert) Gesamtzahl nach dem Stand vom 1. Januar 1993	(Erinnerungswert) Gesamtzahl nach dem Stand vom 1. Januar 1995	Gesamtzahl nach dem Stand vom 1. Januar 1997 <sup>6)</sup>	davon „supergrüne“ Lkw
Deutschland	D	228	513	1026	513
Österreich <sup>7)</sup>	A	27	32	64	64
Belgien	B	114	257	514	257
Bosnien-Herzegowina	BIH	(30)	30	90	45
Bulgarien	BG	94	212	424	212
Kroatien	HR	85	128	384	192
Dänemark	DK	94	166	424	212
Spanien	E	99	224	448	224
Estland	EST	85	128	384	192
Finnland	FIN	99	224	448	224
Frankreich	F	192	288	864	432
Griechenland	GR	58	149	448	224
Ungarn	H	94	212	424	212
Irland	IRL	94	141	424	212
Italien	I	67	67	514	257
Lettland	LV	85	144	384	192
Litauen	LT	85	144	384	192
Luxemburg	L	80	180	360	180
Moldau	MD	(30)	45	90	45
Norwegen	N	99	186	448	224
Niederlande	NL	156	351	702	351
Polen	PL	102	230	460	230
Portugal	P	94	141	424	212
Tschechische Republik	CZ	(94)	212	424	212
Slowakische Republik	SK	(85)	192	384	192
Rumänien	RO	94	141	424	212
Vereinigtes Königreich	GB	99	174	448	224
Slowenien	SLO	85	128	384	192
Schweden	S	102	186	460	230
Schweiz	CH	90	203	406	203
Türkei	TR	94	141	424	212
Insgesamt		2 695	5 570	13 486	6 775

<sup>6)</sup> Sofern alle bis zu diesem Zeitpunkt möglichen Optionen verwirklicht worden sind.

<sup>7)</sup> Im österreichischen Hoheitsgebiet sollten jedem Land entweder 16 Genehmigungen für herkömmliche Lkw, 32 Genehmigungen für „grüne“ Lkw oder 64 Genehmigungen für „supergrüne“ Lkw erteilt werden.

Tabelle 3

Vorläufige Zahlen nach dem Stand vom 1. Januar 1997,  
denen dieselbe Argumentation zugrunde liegt, die auf Seite 8 in Absatz 3 dargelegt ist,  
und bei denen die Zurücknahme bestehender Vorbehalte berücksichtigt worden ist

Land	Berechnungsgrundlage (herkömmliche Lkw)	nach dem Stand vom 1. Januar 1997 <sup>8)</sup>				
		Gesamtzahl nach dem Stand vom 1. Juli 1993	herkömmliche Lkw (1:1)	„grüne“ Lkw (1:2) max 50%	„supergrüne“ Lkw (1:4) max 50%	insgesamt
Deutschland	D	342	–	342	684	1026
Österreich <sup>9)</sup>	A	16	–	–	64	64
Belgien	B	171	–	171	342	513
Bosnien-Herzegowina	BIH	0 (30)	–	30	60	90
Bulgarien	BG	141	–	141	282	423
Kroatien	HR	128	–	128	256	384
Dänemark	DK	141	–	141	282	423
Spanien	E	149	–	149	298	447
Estland	EST	128	–	128	256	384
Finnland	FIN	149	–	149	298	447
Frankreich	F	288	–	288	576	864
Griechenland	GR	149	–	149	298	447
Ungarn	H	141	–	141	282	423
Irland	IRL	141	–	141	282	423
Italien	I	67	–	67	134	201
Lettland	LV	128	–	128	256	384
Litauen	LT	128	–	128	256	384
Luxemburg	L	120	–	120	240	360
Moldau	MD	0 (30)	–	30	60	90
Norwegen	N	149	–	149	298	447
Niederlande	NL	234	–	234	468	702
Polen	PL	153	–	153	306	459
Portugal	P	141	–	141	282	423
Tschechische Republik	CZ	0 (141)	–	141	282	423
Slowakische Republik	SK	0 (128)	–	128	256	384
Rumänien	RO	141	–	141	282	423
Vereinigtes Königreich	GB	149	–	149	298	447
Slowenien	SLO	128	–	128	256	384
Schweden	S	153	–	153	306	459
Schweiz	CH	135	–	135	270	405
Türkei	TR	141	–	141	282	423
Insgesamt		4 051 (4 380)	–	4 364	8 728	13 092

<sup>8)</sup> Sofern alle bis zu diesem Zeitpunkt möglichen Optionen verwirklicht worden sind.

<sup>9)</sup> Im österreichischen Hoheitsgebiet sollten jedem Land entweder 16 Genehmigungen für herkömmliche Lkw, 32 Genehmigungen für „grüne“ Lkw oder 64 Genehmigungen für „supergrüne“ Lkw erteilt werden.

**Bekanntmachung  
über die Verteilung des multilateralen CEMT-Kontingents  
im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr  
ab 1. Januar 1997**

**Vom 25. November 1997**

Der Ministerrat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) hat auf seiner Tagung am 29./30. Mai 1996 in Budapest die von der zuständigen CEMT-Arbeitsgruppe mit Dokument CEMT/CM(96)5 vorgeschlagene Verteilung des multilateralen CEMT-Kontingents im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr ab 1. Januar 1997 gebilligt.

Das Dokument wird nachstehend veröffentlicht.

Bonn, den 25. November 1997

Bundesministerium für Verkehr  
Im Auftrag  
Gruppe

**Multilaterales Kontingent:  
Verteilung des Kontingents ab 1. Januar 1997**

**Hintergrund**

Auf seiner Tagung in Wien im Juni 1995 beschloß der Ministerrat:

- das gegenwärtige System bis zum 1. Januar 1997 beizubehalten, aber die Länder, die andere Vorbehalte als mit der Einführung des „grünen Lkw“ zusammenhängende vorgebracht, aufzufordern, sie in der Zwischenzeit aufzuheben;
- zum 1. Januar 1997 ein Sonderkontingent für den „supergrünen Lkw“ einzuführen;
- den Mitgliedstaaten ab diesem Zeitpunkt die Möglichkeit zu geben, zwischen dem „herkömmlichen“ Kontingent, dem Kontingent für den „grünen Lkw“ und dem Kontingent für den „supergrünen Lkw“ zu wählen;
- dem „supergrünen Lkw“ nach und nach gegenüber dem „grünen Lkw“ und den herkömmlichen Kontingenten Vorrang, d.h. die Möglichkeit einzuräumen
  - eine herkömmliche Genehmigung für einen „grünen Lkw“ gegen zwei Genehmigungen für den „supergrünen Lkw“ im gesamten Geltungsbereich der CEMT oder
  - eine für einen herkömmlichen Lkw gültige Genehmigung gegen vier für „supergrüne“ Lkws gültige Genehmigungen im gesamten Geltungsbereich der CEMT einzutauschen,
 und zwar nach einer ähnlichen Begründung wie der seinerzeit bei der Einführung des grünen Lkw angeführten [CEMT/CM(93)12 endgültig/REV1];
- die Gruppe Straßenverkehr zu beauftragen, dem Stellvertreterausschuß auf seiner Tagung im April 1996 Vorschläge für ein neues multilaterales Kontingent zu unterbreiten, die dann dem Ministerrat im Mai/Juni 1996 vorgelegt werden sollen, wobei zu berücksichtigen ist, daß vom 1. Januar 1997 an ein besonderes Kontingent für „supergrüne“ Lkws eingeführt wird.

Er schrieb die Anforderungen für den „supergrünen“ Lkw folgendermaßen fest:

1. Lärmemissionen:  
(wie in der Richtlinie 92/97/EWG oder in der ECE-Regelung Nr. 51/02 festgelegt)
  - 78 dB(A) für Fahrzeuge < oder = 150 kW
  - 80 dB(A) für Fahrzeuge > 150 kW
2. Abgasemissionen:  
(wie in der Richtlinie 91/542/EWG oder in der ECE-Regelung Nr. 49/02, Genehmigung B, „EURO 2“ festgelegt)
 

CO	4,0 g/kWh
HC	1,1 g/kWh
NO <sub>x</sub>	7,0 g/kWh
Partikel	0,15 g/kWh
3. Technische und Sicherheits-Mindestanforderungen
  1. Die Fahrzeuge und ihre Anhänger müssen eine Mindestprofiltiefe von 2 mm bei allen Reifen haben.
  2. Die Fahrzeuge und ihre Anhänger müssen hinten mit einem Unterfahrschutz ausgestattet sein (nach ECE-Regelung Nr. 58/01 oder Richtlinie 70/221/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 81/333/EWG).
  3. Die Fahrzeuge und ihre Anhänger müssen auf beiden Seiten einen seitlichen Unterfahrschutz, gemäß ECE-Regelung Nr. 73/00 oder Richtlinie 89/297/EWG, ausgestattet sein.
  4. Die Fahrzeuge müssen gemäß der ECE-Regelung Nr. 6/01 oder der Richtlinie 76/759/EWG mit einem Warnblinklicht und gemäß ECE-Regelung Nr. 27/03 mit einem roten Warndreieck ausgestattet sein.

5. Die Fahrzeuge müssen gemäß dem AETR-Abkommen der UN/ECE oder der EWG-Verordnung Nr. 3821/85, zuletzt geändert durch EWG-Verordnung Nr. 3688/92, über einen Fahrtschreiber verfügen.
6. Die Fahrzeuge müssen mit Geschwindigkeitsbegrenzern nach der ECE-Regelung Nr. 89 oder nach der Richtlinie 92/24/EWG ausgestattet sein.
7. Schwere und lange Fahrzeuge müssen nach ECE-Regelung Nr. 70 hinten mit reflektierenden Nummernschildern ausgestattet sein.
8. Die Fahrzeuge müssen mit einem Antiblockiersystem ausgestattet sein (gemäß ECE-Regelung Nr. 13/06 oder Richtlinie 71/320/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 91/422/EWG).
9. Die Fahrzeuge müssen mit einer Lenkvorrichtung gemäß ECE-Regelung 79/01 oder Richtlinie 70/311/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 92/62/EWG, ausgestattet sein.
10. Die Fahrzeuge müssen die in der EG-Richtlinie 77/143/EWG festgelegten Anforderungen für die technische Untersuchung erfüllen. Insbesondere die Richtlinien 92/54/EWG und 94/23/EWG (Bremsen) und 92/55/EWG (Rauchentwicklung: Inkrafttreten für Dieselmotoren 1. Januar 1996) müssen berücksichtigt werden. Gemäß der Richtlinie muß die technische Untersuchung jedes Jahr erfolgen, so daß die Prüfbescheinigung nicht älter sein darf als 12 Monate.

Er bat die zuständigen Stellen oder Behörden zur Bescheinigung, daß die oben erwähnten Kriterien für Emissionen und technische Normen erfüllt sind, die in Anlage I (betreffend Lärm- und Schadstoffemissionen) und Anlage II (betreffend die technische Untersuchung nach Richtlinie 77/143/EWG und betreffend das Antiblockiersystem) dargestellten Dokumente zu verwenden, wobei die Tatsache hervorgehoben wurde, daß:

- die in Resolution Nr. 91/2 dargelegten allgemeinen Anforderungen für das multilaterale Kontingent auf jeden Fall weiter gelten;
- die in den Resolutionen Nr. 91/2 und 92/1 dargelegten Anforderungen für den grünen Lkw unverändert bleiben;
- CEMT-Genehmigungen für den supergrünen Lkw nur von solchen Fahrzeugen benutzt werden dürfen, die den in dieser Resolution dargelegten technischen Spezifikationen entsprechen, und nur zusammen mit vollständig ausgefüllten Bescheinigungen über die Einhaltung dieser technischen Normen gültig sind;
- die Bescheinigung über die technische Untersuchung, die die Einhaltung der Richtlinie 77/143/EWG bestätigt, nicht älter sein darf als 12 Monate;

und verweist mit Nachdruck auf den Zusammenhang zwischen den Bestimmungen bezüglich des „supergrünen“ Lkw und der Erhöhung des multilateralen Kontingents.

### Entwicklung des Systems

Was die Festlegung des vom 1. Januar 1997 an durchzuführenden Kontingents betrifft, so beruht die Entscheidung der Gruppe Straßenverkehr auf drei Szenarien, die auf der Ministerrats-tagung in Wien vorgeschlagen wurden (Anlage 3 des Dokuments CEMT/CM(95)4/endgültige Fassung) sowie auf einem Vorschlag der französischen Delegation, der auf dem Grundsatz beruht, daß ein „supergrüner“ Lkw eine Genehmigung verwendet, ein „grüner“ Lkw zwei Genehmigungen und ein herkömmlicher Lkw vier Genehmigungen.

Die Delegationen, die sich entweder schriftlich oder auf den Tagungen des Stellvertreterausschusses und der Arbeitsgruppe Straßenverkehr dazu äußerten, waren mit großer Mehrheit für die folgende Regelung: es soll möglich sein

- bis zu 50 % des Grundkontingents gegen „grüne“ Genehmigungen im Verhältnis 1 : 2 und
- bis zu 50 % des Grundkontingents gegen „supergrüne“ Genehmigungen im Verhältnis 1 : 4 einzutauschen.

In einem weiteren Schritt könnten alle „herkömmlichen“ CEMT-Genehmigungen gegen „grüne“ oder „supergrüne“ CEMT-Genehmigungen eingetauscht werden.

Die Festlegung des Kontingents für 1997 sollte daher auf der Anzahl der „herkömmlichen“ Genehmigungen beruhen, die jedem Land vor Einführung des grünen Lkw gewährt wurden (Grundkontingent). Diese Zahl wurde auch für die Festlegung des den Mitgliedsländern gewährten Kontingents verwendet. Die Tabelle in Anlage III zeigt die Berechnungsgrundlage und, als Erinnerung, die Anzahl der am 1. Januar 1996 jedem Land gewährten Genehmigungen sowie die Anzahl der Genehmigungen, die jedes Land erhalten könnte, wenn es die größtmögliche Umwandlung der Genehmigungen wählt, wobei die Aufhebung der zur Zeit bestehenden Vorbehalte berücksichtigt wird.

Jedes Land hat dann die Möglichkeit, **vor dem 1. Oktober des Vorjahres** das Sekretariat darüber zu unterrichten, wie hoch jeweils der Anteil der Genehmigungen für konventionelle, grüne und für supergrüne Lkws am folgenden 1. Januar sein soll. Das ermöglicht rechtzeitig den Druck und die Festlegung einer endgültigen Tabelle für das Kontingent, bevor es am 1. Januar in Kraft tritt.

Die Standards für grüne und für supergrüne Lkws, die am 1. Oktober 1996 in den EU-Ländern eingeführt werden, sollten es den Mitgliedsländern der Union, die Vorbehalte gegenüber dem System des grünen Lkws eingelegt haben, ermöglichen, sie aufzuheben.

Dennoch hat **Griechenland** bisher seinen Vorbehalt aufrechterhalten. Griechenland möchte jetzt sein Kontingent auf dem Niveau vom 1. Januar 1996 beibehalten, nämlich 149 herkömmliche Genehmigungen, wobei es den Grundsatz der Gegenseitigkeit einhalten will, nach dem die Anzahl der Genehmigungen anderer Mitgliedsländer, die auf griechischem Hoheitsgebiet Gültigkeit haben, gleich hoch bleibt.

**Italien** bezieht die gleiche Position wie Österreich. Es ist folglich der Ansicht, daß die Entwicklung der österreichischen Position zu einer parallelen Entwicklung der italienischen Position führt.

Die Positionen dieser Länder finden sich in der Praxis in der endgültigen Tabelle des vom 1. Januar 1997 an gültigen Kontingents wieder, die entsprechend den Optionen erstellt wird, für die sich die verschiedenen Mitgliedstaaten bis zum 1. Oktober 1996 entschieden haben.

Zu diesem Zweck wurde beschlossen, daß von 1997 an jedes Land für den Druck der Logbücher verantwortlich ist, die die CEMT-Verkehrsgenehmigungen begleiten. Das Muster für diese Logbücher erscheint in Dokument CEMT/CM(92)8/endgültige Fassung und in dem Abschnitt über das „Handbuch für Regierungsbehörden und Straßenverkehrsunternehmer über die Verwendung des multilateralen Kontingents der CEMT“. Da dies bereits für die Bescheinigungen für „grüne“ Lkws zutrifft, wird jedes Land auch den Druck der Bescheinigungen für „supergrüne“ Lkws übernehmen.



Anlage I

Nr.....

**Anforderungen für Lärm- und Schadstoffemissionen für den „supergrünen Lkw“**

Bescheinigung über die Einhaltung der technischen Voraussetzungen gemäß CEMT-Resolution Nr. ....

Die/der	
als Hersteller bestätigt, daß	
ihr/sein Bevollmächtigter im Sinne der Richtlinie 92/53/EWG oder des § 8b Absatz 2 KDV <sup>1)</sup> 1967 ist	
im Auftrag der Firma:	
Datum	Unterschrift

Die/der ..... als Hersteller/als im Zulassungsstaat Bevollmächtigter des nachstehend beschriebenen Fahrzeugs bestätigt hiermit, daß dieses Fahrzeug am ..... mit dem Fahrzeug übereinstimmt, das am ..... den Bestimmungen der CEMT-Resolution Nr. .... entsprochen hat und bestätigt die Richtigkeit der umseitig eingetragenen Angaben.

Firmenunterschrift des Herstellers/des Bevollmächtigten im Zulassungsstaat:

---

Ort Datum Unterschrift

<sup>1)</sup> KDV = Durchführungsbestimmungen zum HGV-Gesetz (Österreich).

Fahrzeugtyp:
Fahrgestellnummer:
Motortyp:
Motornummer:

Messung nach <sup>2)</sup> : ISO; ECE Nr. 85, Richtlinie 80/1269/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 89/491/EWG	
größte Motorleistung (kW):	bei Motordrehzahl (U/min):

Messung nach <sup>2)</sup> : ECE Nr. 51/02; Richtlinie 70/157/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 92/97/EWG		
Höchstwerte dB(A) <sup>3)</sup>	Motorleistung	gemessene Werte dB(A)
78	< = 150 kW	
80	> 150 kW	
am:	in:	
durch <sup>4)</sup> :		
Annäherungsgeschwindigkeit (km/h):	im Getriebegang:	
Motorbremsgeräusch dB(A):		
Rundumgeräusch dB(A):	im Meßpunkt 2:	
	im Meßpunkt 6:	
Druckluftgeräusch dB(A):		

Messung nach <sup>2)</sup> : ECE Nr. 51/02; Richtlinie 70/157/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 92/97/EWG	
Nahfeldpegel dB(A):	bei Motordrehzahl (U/min):

Messung nach <sup>2)</sup> : ECE Nr. 49/02 Genehmigung B; Richtlinie 88/77/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 91/542/EWG		
Höchstwerte (g/kWh)	Schadstoffe	gemessener Werte (g/kWh)
4,0	CO	
1,1	HC	
7,0	NO <sub>x</sub>	
0,15	Partikel	

<sup>2)</sup> Nichtzutreffendes streichen.

<sup>3)</sup> Gemäß CEMT-Resolution Nr. 91/2 [CEMT/CM(91)26/endlgültige Fassung].

<sup>4)</sup> Gemäß CEMT-Resolution Nr. 92/1 [CEMT/CM(92)28/endlgültige Fassung].

## Anlage II

**Technische und Sicherheitsanforderungen für den „supergrünen Lkw“**

Bescheinigung über die Einhaltung der technischen Bestimmungen gemäß CEMT-Resolution Nr. .... für die technische Untersuchung (Richtlinie 77/143/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 94/23/EWG) und die Bremsanlagen (Richtlinie 71/320/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 91/422/EWG)

Amtliches Kennzeichen:
Fahrzeugtyp:
Fahrgestellnummer:
Motortyp:
Motornummer:

Die Firma [Name und Anschrift]

als Stelle oder Einrichtung, die vom Zulassungsstaat im Sinne der Richtlinie 77/143/EWG bezeichnet und direkt überwacht wird, bestätigt hiermit, daß am unten bezeichneten Tag das oben beschriebene Fahrzeug die Anforderungen für die technische Untersuchung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger erfüllt, insbesondere die Anforderungen an:

- Bremsanlagen (gemäß den Richtlinien 92/54/EWG und 94/23/EWG)
- Lenkanlage
- Sichtverhältnisse
- Lampen, Reflektoren und elektrische Ausrüstung
- Achsen, Räder, Reifen, Aufhängung
- Fahrgestell und Fahrgestellhalterung
- sonstige Ausstattung
- Emissionen (insbesondere Rauchentwicklung gemäß Richtlinie 92/55/EWG) und
- Fahrzeugkennzeichnung

entsprechend den Anforderungen der Richtlinie 77/143/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 94/23/EWG.

Die oben genannte Stelle bescheinigt außerdem, daß das Fahrzeug mit einem Antiblockiersystem gemäß Richtlinie 71/320/EWG, zuletzt geändert durch Richtlinie 91/422/EWG, ausgestattet ist.

Unterschrift der Stelle oder der Einrichtung, die vom Zulassungsstaat im Sinne der Richtlinie 77/143/EWG bezeichnet und direkt überwacht wird.

---

Ort

Datum

Unterschrift

## Anlage III

Land	Grundlage für die Berechnung (herkömmliche Lkws)	Erinnerung	Gesamtzahl am 1. Januar 1997	
		Anzahl der Genehmigungen am 1. Januar 1996	„maximale“ Situation <sup>5)</sup>	
Deutschland	D	342	513	1 026
Österreich <sup>6)</sup>	A	16	32	64
Belgien	B	171	257	513
Bosnien-Herzegowina	BIH	0 (120)	30	360
Bulgarien	BG	141	212	423
Kroatien	HR	128	144	384
Dänemark	DK	141	166	423
Spanien	E	149	224	447
Estland	EST	128	192	384
Finnland	FIN	149	224	447
Frankreich	F	288	432	864
Griechenland	GR	149	149	447
Ungarn	H	141	212	423
Irland	IRL	141	141	423
Italien	I	67	67	513
Lettland	LV	128	151	384
Litauen	LT	128	167	384
Luxemburg	L	120	180	360
FYROM	MK	0 (128)	0	384
Moldawien	MD	0 (128)	30	384
Norwegen	N	149	186	447
Niederlande	NL	234	351	702
Polen	PL	153	230	459
Portugal	P	141	141	423
Tschechische Republik	CZ	0 (141)	212	423
Slowakische Republik	SK	0 (128)	192	384
Rumänien	RO	141	212	423
Vereinigtes Königreich	UK	149	174	447
Slowenien	SLO	128	151	384
Schweden	S	153	193	459
Schweiz	CH	135	203	408
Türkei	TR	141	190	423
Insgesamt		4 051 (4 696)	5 958	14 355

<sup>5)</sup> Unter Berücksichtigung der Tatsache, daß die größtmögliche Zahl der Umwandlungen von Genehmigungen gewählt wurde und daß die Vorbehalte aufgehoben wurden.

<sup>6)</sup> Auf österreichischem Hoheitsgebiet werden nur 16 herkömmliche Genehmigungen, 32 für „grüne“ Lkws oder 64 für „supergrüne“ Lkws für jedes Land Gültigkeit haben.

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich der Europäischen Sozialcharta**

**Vom 25. November 1997**

Die Europäische Sozialcharta vom 18. Oktober 1961 (BGBl. 1964 II S. 1261) ist nach ihrem Artikel 35 Abs. 3 für

Polen am 25. Juli 1997  
nach Maßgabe der nachstehenden, bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgegebenen Erklärung

in Kraft getreten:

*(Übersetzung)*

„According to Article 20 of the Charter, the Republic of Poland considers itself bound by provisions of the Charter as the following:

„Nach Artikel 20 der Charta sieht die Republik Polen die folgenden Bestimmungen der Charta für sich als bindend an:

Article 1. The right to work (paragraphs 1–4, all)	Artikel 1 Das Recht auf Arbeit (Absätze 1–4, alle)
Article 2. The right to just conditions of work (paragraphs 1, 3–5)	Artikel 2 Das Recht auf gerechte Arbeitsbedingungen (Absätze 1, 3–5)
Article 3. The right to safe and healthy working conditions (paragraphs 1–3, all)	Artikel 3 Das Recht auf sichere und gesunde Arbeitsbedingungen (Absätze 1–3, alle)
Article 4. The right to a fair remuneration (paragraphs 2–5)	Artikel 4 Das Recht auf gerechtes Arbeitsentgelt (Absätze 2–5)
Article 5. The right to organise	Artikel 5 Das Vereinigungsrecht
Article 6. The right to bargain collectively (paragraphs 1–3)	Artikel 6 Das Recht auf Kollektivverhandlungen (Absätze 1–3)
Article 7. The right of children and young persons to protection (paragraphs 2, 4, 6–10)	Artikel 7 Das Recht der Kinder und Jugendlichen auf Schutz (Absätze 2, 4, 6–10)
Article 8. The right of employed women to protection (paragraphs 1–4, all)	Artikel 8 Das Recht der Arbeitnehmerinnen auf Schutz (Absätze 1–4, alle)
Article 9. The right to vocational guidance	Artikel 9 Das Recht auf Berufsberatung
Article 10. The right to vocational training (paragraphs 1–2)	Artikel 10 Das Recht auf berufliche Ausbildung (Absätze 1–2)
Article 11. The right to protection of health (paragraphs 1–3, all)	Artikel 11 Das Recht auf Schutz der Gesundheit (Absätze 1–3, alle)
Article 12. The right to social security (paragraphs 1–4, all)	Artikel 12 Das Recht auf Soziale Sicherheit (Absätze 1–4, alle)
Article 13. The right to social and medical assistance (paragraphs 2 and 3)	Artikel 13 Das Recht auf Fürsorge (Absätze 2 und 3)
Article 14. The right to benefit from social welfare services (paragraph 1)	Artikel 14 Das Recht auf Inanspruchnahme sozialer Dienste (Absatz 1)
Article 15. The right of physically or mentally disabled persons to vocational training, rehabilitation and social resettlement (paragraphs 1–2, all)	Artikel 15 Das Recht der körperlich, geistig oder seelisch Behinderten auf berufliche Ausbildung sowie auf berufliche und soziale Eingliederung oder Wiedereingliederung (Absätze 1–2, alle)

Article 16. The right of the family to social, legal and economic protection	Artikel 16 Das Recht der Familien auf sozialen, gesetzlichen und wirtschaftlichen Schutz
Article 17. The right of mothers and children to social and economic protection	Artikel 17 Das Recht der Mütter und Kinder auf sozialen und wirtschaftlichen Schutz
Article 18. The right to engage in a gainful occupation in the territory of other Contracting Parties (paragraph 4)	Artikel 18 Das Recht auf Ausübung einer Erwerbstätigkeit im Hoheitsgebiet der anderen Vertragsparteien (Absatz 1)
Article 19. The right of migrant workers and their families to protection and assistance (paragraphs 1-10, all)".	Artikel 19 Das Recht der Wanderarbeitnehmer und ihrer Familien auf Schutz und Beistand (Absätze 1-10, alle)".

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 28. April 1992 (BGBl. II S. 401).

Bonn, den 25. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
der Änderung von 1990 des Montrealer Protokolls  
über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen**

**Vom 25. November 1997**

Die Änderung vom 29. Juni 1990 des Montrealer Protokolls vom 16. September 1987 über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (BGBl. 1991 II S. 1331), ist nach ihrem Artikel 2 für folgenden weiteren Staat in Kraft getreten:

Iran, Islamische Republik am 2. November 1997

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 10. Juli 1997 (BGBl. II S. 1523).

Bonn, den 25. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
der Änderung von 1992 des Montrealer Protokolls  
über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen**

**Vom 25. November 1997**

Die Änderung vom 25. November 1992 des Montrealer Protokolls vom 16. September 1987 über Stoffe, die zu einem Abbau der Ozonschicht führen (BGBl. 1993 II S. 2182), ist nach ihrem Artikel 3 Abs. 3 für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Belgien	am 5. November 1997
Iran, Islamische Republik	am 2. November 1997
Kolumbien	am 3. November 1997

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 6. Oktober 1997 (BGBl. II S. 1826).

Bonn, den 25. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Abkommens über die Einfuhr von Gegenständen  
erzieherischen, wissenschaftlichen oder kulturellen Charakters  
sowie des Protokolls zu diesem Abkommen**

**Vom 25. November 1997**

I.

Das Abkommen vom 22. November 1950 über die Einfuhr von Gegenständen erzieherischen, wissenschaftlichen oder kulturellen Charakters (BGBl. 1957 II S. 170) ist nach seinem Artikel X für die

Tschechische Republik	am 22. August 1997
-----------------------	--------------------

in Kraft getreten.

II.

Das Protokoll vom 26. November 1976 zu dem Abkommen vom 22. November 1950 über die Einfuhr von Gegenständen erzieherischen, wissenschaftlichen oder kulturellen Charakters (BGBl. 1989 II S. 490) wird nach seinem Teil VIII Abs. 17 Buchstabe b für

Schweden	am 30. Januar 1998
----------	--------------------

nach Maßgabe der bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde abgegebenen Erklärung nach Absatz 16 Buchstabe a, daß Schweden durch die Teile II und IV sowie durch die Anhänge C.1, F, G und H des Protokolls nicht gebunden ist,

sowie für die

Tschechische Republik	am 22. Februar 1998
-----------------------	---------------------

in Kraft treten.

## III.

Die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 2. September 1997 ihre Rechtsnachfolge zu dem genannten Abkommen sowie dem Protokoll zu diesem Abkommen (vgl. die Bekanntmachungen vom 27. März 1958, BGBl. II S. 102 und vom 19. Februar 1990, BGBl. II S. 162)

mit Wirkung vom 17. November 1991,

dem Tag ihrer Unabhängigkeit, notifiziert.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 21. August 1997 (BGBl. II S. 1698).

Bonn, den 25. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Übereinkommens  
über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung  
gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen**

**Vom 25. November 1997**

Das Übereinkommen vom 16. September 1988 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Vollstreckung gerichtlicher Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (BGBl. 1994 II S. 2658, 3772) ist nach seinem Artikel 61 Abs. 4 für

Griechenland am 1. September 1997  
nach Maßgabe der nachstehenden, bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde abgegebenen Erklärung

in Kraft getreten:

*(Übersetzung)*

(traduction non officielle du texte original en grec)

«La Grèce déclare, en application de l'article 1<sup>er</sup> du Protocole no. 1 annexé à la Convention, qu'elle se réserve le droit de ne pas reconnaître ni exécuter les décisions rendues dans les autres Etats Parties lorsque la compétence de la juridiction d'origine est fondée, en application de l'article 16, point 1 b), sur le seul domicile du défendeur dans l'Etat d'origine alors que l'immeuble est situé sur le territoire de la Grèce.»

(nichtamtliche Übersetzung des griechischen Originalwortlauts)

„Griechenland erklärt in Anwendung des Artikels 1b des dem Übereinkommen beigefügten Protokolls Nummer 1, daß es sich das Recht vorbehält, in anderen Vertragsstaaten ergangene Entscheidungen nicht anzuerkennen und zu vollstrecken, wenn die Zuständigkeit des Gerichts des Ursprungsstaats nach Artikel 16 Nummer 1 Buchstabe b ausschließlich dadurch begründet ist, daß der Beklagte seinen Wohnsitz in dem Ursprungsstaat hat und die unbewegliche Sache in dem Hoheitsgebiet Griechenlands belegen ist.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 6. Oktober 1997 (BGBl. II S. 1825).

Bonn, den 25. November 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger



**Bekanntmachung  
über das Inkrafttreten  
des Rahmenübereinkommens des Europarats  
vom 1. Februar 1995 zum Schutz nationaler Minderheiten**

**Vom 1. Dezember 1997**

I.

Nach Artikel 3 Abs. 2 des Gesetzes vom 22. Juli 1997 zu dem Rahmenübereinkommen des Europarats vom 1. Februar 1995 zum Schutz nationaler Minderheiten (BGBl. 1997 II S. 1406) wird bekanntgemacht, daß das Übereinkommen nach seinem Artikel 28 Abs. 1 für die

Bundesrepublik Deutschland am 1. Februar 1998  
in Kraft treten wird.

Bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde beim Generalsekretär des Europarats am 10. September 1997 hat die Bundesrepublik Deutschland folgende Erklärung abgegeben:

„Das Rahmenübereinkommen enthält keine Definition des Begriffs der nationalen Minderheiten. Es ist deshalb Sache der einzelnen Vertragsstaaten zu bestimmen, auf welche Gruppen es nach der Ratifizierung Anwendung findet. Nationale Minderheiten in der Bundesrepublik Deutschland sind die Dänen deutscher Staatsangehörigkeit und die Angehörigen des sorbischen Volkes mit deutscher Staatsangehörigkeit. Das Rahmenübereinkommen wird auch auf die Angehörigen der traditionell in Deutschland heimischen Volksgruppen der Friesen deutscher Staatsangehörigkeit und der Sinti und Roma deutscher Staatsangehörigkeit angewendet.“

II.

Das Übereinkommen wird weiterhin am 1. Februar 1998 in Kraft treten für  
Dänemark

nach Maßgabe folgender, bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde am  
22. September 1997 abgegebenen Erklärung:

*(Übersetzung)*

„In connection with the deposit of the instrument of ratification by Denmark of the Framework Convention for the Protection of National Minorities, it is hereby declared that the Framework Convention shall apply to the German minority in South Jutland of the Kingdom of Denmark.“

„Im Zusammenhang mit der Hinterlegung der Ratifikationsurkunde zum Rahmenübereinkommen zum Schutz nationaler Minderheiten durch Dänemark wird hiermit erklärt, daß das Rahmenübereinkommen auf die deutsche Minderheit in Südjütland im Königreich Dänemark Anwendung findet.“

Estland  
Finnland  
Kroatien  
Mazedonien, ehemalige jugoslawische Republik  
Moldau, Republik  
Rumänien  
San Marino  
Slowakei  
Spanien  
Ungarn  
Zypern

Bonn, den 1. Dezember 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Internationalen Paktes  
über bürgerliche und politische Rechte**

**Vom 2. Dezember 1997**

I.

Der Internationale Pakt vom 19. Dezember 1966 über bürgerliche und politische Rechte (BGBl. 1973 II S. 1533) ist nach seinem Artikel 49 Abs. 2 für folgende weitere Staaten in Kraft getreten:

Belize	am 10. September 1996
Kuwait	am 21. August 1996
Thailand	am 29. Januar 1997

II.

Erklärungen und Vorbehalte

Belize bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 10. Juni 1996:

*(Übersetzung)*

- |   |   |
|---|---|
| <p>“(a) The Government of Belize reserves the right not to apply paragraph 2 of article 12 in view of the statutory provisions requiring persons intending to travel abroad to furnish tax clearance certificates;</p>  | <p>„a) Die Regierung von Belize behält sich das Recht vor, Artikel 12 Absatz 2 im Hinblick auf die gesetzlichen Bestimmungen nicht anzuwenden, denen zufolge eine Person, die ins Ausland zu reisen beabsichtigt, eine Steuerbescheinigung vorlegen muß.</p>  |
| <p>(b) The Government of Belize reserves the right not to apply in full the guarantee of free legal assistance in accordance with paragraph 3 (d) of article 14, since, while it accepts the principle contained in that paragraph and at present applies it in certain defined cases, the problems of implementation are such that full application cannot be guaranteed at present;</p> | <p>b) Die Regierung von Belize behält sich das Recht vor, die Garantie der unentgeltlichen Inanspruchnahme eines Verteidigers nach Artikel 14 Absatz 3 Buchstabe b nicht uneingeschränkt anzuwenden; sie stimmt zwar dem in jenem Absatz enthaltenen Grundsatz zu und wendet ihn derzeit auch in einigen bestimmten Fällen an, doch sind die Probleme der Durchführung dergestalt, daß die uneingeschränkte Anwendung zur Zeit nicht gewährleistet werden kann.</p> |
| <p>(c) The Government of Belize recognizes and accepts the principle of compensation for wrongful imprisonment contained in paragraph 6 of article 14, but the problems of implementation are such that the right not to apply that principle is presently reserved.”</p>   | <p>c) Die Regierung von Belize erkennt den Grundsatz der Entschädigung für einen ungerechtfertigten Freiheitsentzug nach Artikel 14 Absatz 6 an und stimmt ihm zu, doch sind die Probleme der Durchführung dergestalt, daß gegenwärtig das Recht vorbehalten wird, diesen Grundsatz nicht anzuwenden.“</p>  |

Kroatien hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 12. Oktober 1995 folgende Erklärung notifiziert:

*(Übersetzung)*

“The Government of the Republic of Croatia declares under article 41 of the Covenant on Civil and Political Rights that the Republic of Croatia recognizes the competence of the Human Rights Committee to receive and consider communications to the effect that a State Party claims that another State Party is not fulfilling its obligations under the Covenant on Civil and Political Rights.”

„Die Regierung der Republik Kroatien erklärt nach Artikel 41 des Paktes über bürgerliche und politische Rechte, daß die Republik Kroatien die Zuständigkeit des Ausschusses für Menschenrechte zur Entgegennahme und Prüfung von Mitteilungen anerkennt, in denen ein Vertragsstaat geltend macht, ein anderer Vertragsstaat komme seinen Verpflichtungen aus dem Pakt über bürgerliche und politische Rechte nicht nach.“

## Kuwait bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 21. Mai 1996:

*(Übersetzung)*

„Interpretative declaration regarding article 2, paragraph 1, and article 3:

Although the Government of Kuwait endorses the worthy principles embodied in these two articles as consistent with the provisions of the Kuwait Constitution in general and of its article 29 in particular, the rights to which the articles refer must be exercised within the limits set by Kuwaiti law.

Interpretative declaration regarding article 23:

The Government of Kuwait declares that the matters addressed by article 23 are governed by personal-status law, which is based on Islamic law. Where the provisions of that article conflict with Kuwaiti law, Kuwait will apply its national law.

Reservation concerning article 25(b):

The Government of Kuwait wishes to formulate a reservation with regard to article 25(b). The provisions of this paragraph conflict with the Kuwaiti electoral law, which restricts the right to stand and vote in elections to males.

It further declares that the provisions of the article shall not apply to members of the armed forces or the police.”

„Auslegungserklärung zu Artikel 2 Absatz 1 und Artikel 3:

Obwohl die Regierung von Kuwait die in diesen beiden Artikeln verankerten wertvollen Grundsätze als mit der kuwaitischen Verfassung im allgemeinen und mit deren Artikel 29 im besonderen vereinbar befürwortet, müssen die Rechte, auf die sich die Artikel beziehen, innerhalb der durch das kuwaitische Recht gesetzten Grenzen ausgeübt werden.

Auslegungserklärung zu Artikel 23:

Die Regierung von Kuwait erklärt, daß die in Artikel 23 behandelten Angelegenheiten durch das auf islamischem Recht beruhende Personenstandsgesetz geregelt werden. Soweit die Bestimmungen des Artikels zu kuwaitischem Recht im Widerspruch stehen, wird Kuwait innerstaatliches Recht anwenden.

Vorbehalt zu Artikel 25 Buchstabe b:

Die Regierung von Kuwait möchte einen Vorbehalt zu Artikel 25 Buchstabe b einlegen. Dieser Absatz steht im Widerspruch zum kuwaitischen Wahlrecht, welches das Recht, gewählt zu werden und zu wählen, auf Männer beschränkt.

Sie erklärt ferner, daß der Artikel auf Mitglieder der Streitkräfte beziehungsweise der Polizei keine Anwendung findet.“

## Thailand bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 29. Oktober 1996:

*(Übersetzung)*

„The Government of the Kingdom of Thailand declares that:

1. The term 'self-determination' as appears in Article 1, Paragraph 1, of the Covenant shall be interpreted as being compatible with that expressed in the Vienna Declaration and Programme of Action, adopted by the World Conference on Human Rights on 25 June 1993.

2. With respect to Article 6, Paragraph 5 of the Covenant, the Thai Penal Code enjoins, or in some cases allows much latitude for, the Court to take into account the offender's youth as a mitigating factor in handing down sentences. Whereas Section 74 of the Code does not allow any kind of punishment levied upon any person below fourteen years of age, Section 75 of the same Code provides that whenever any person over fourteen years but not yet over seventeen years of age commits any act provided by the law to be an offence, the Court shall take into account the sense of responsibility and all other things concerning him in order to come to decision as to whether it is appropriate to pass judgment inflicting punishment on him or not. If the Court does not deem it appropriate to pass judgment inflicting punishment, it shall proceed according to Section 74 (viz. to adopt other correction measures short of punish-

„Die Regierung des Königreichs Thailand erklärt folgendes:

1. Der in Artikel 1 Absatz 1 des Paktes genannte Begriff ‚Selbstbestimmung‘ ist so auszulegen, als sei er mit dem Begriff vereinbar, der in der Wiener Erklärung und dem Aktionsprogramm, die auf der Menschenrechtsweltkonferenz am 25. Juni 1993 angenommen wurden, verwendet ist.

2. In bezug auf Artikel 6 Absatz 5 des Paktes schreibt das thailändische Strafgesetzbuch vor bzw. überläßt es in einigen Fällen weitgehend dem Gericht, das jugendliche Alter des Straftäters bei der Bemessung des Strafmaßes als strafmildernden Umstand in Betracht zu ziehen. Zwar läßt Paragraph 74 des Strafgesetzbuchs eine Bestrafung von Jugendlichen unter 14 Jahren nicht zu, doch sieht Paragraph 75 vor, daß bei der Tat eines Jugendlichen über 14, jedoch nicht über 17 Jahren, die nach dem Gesetz als Straftat gilt, das Gericht das Verantwortungsbewußtsein und alle anderen den Jugendlichen betreffenden Umstände in Betracht zieht, um zu entscheiden, ob es angebracht ist, gegen ihn eine Strafe zu verhängen. Hält das Gericht die Verhängung einer Strafe nicht für angebracht, so verfährt es nach Paragraph 74 (nämlich Verhängung anderer Maßregeln der Besserung unterhalb einer Strafe); hält

ment), or if the Court deems it appropriate to pass judgment inflicting punishment, it shall reduce the scale of punishment provided for such offence by one half. Section 76 of the same Code also states that whenever any person over seventeen years but not yet over twenty years of age commits any act provided by the law to be an offence, the Court may, if it thinks fit, reduce the scale of the punishment provided for such offence by one third or one half. The reduction of the said scale will prevent the Court from passing any sentence of death. As a result, though in theory, sentence of death may be imposed for crimes committed by persons below eighteen years, but not below seventeen years of age, the Court always exercises its discretion under Section 75 to reduce the said scale of punishment, and in practice the death penalty has not been imposed upon any person below eighteen years of age. Consequently, Thailand considers that in real terms it has already complied with the principles enshrined herein.

3. With respect to Article 9, Paragraph 3 of the Covenant, Section 87, Paragraph 3 of the Criminal Procedure Code of Thailand provides that the arrested person shall not be kept in custody for more than forty-eight hours from the time of his arrival at the office of the administrative or police official, but the time for bringing the arrested person to the Court shall not be included in the said period of forty-eight hours. In case it is necessary for the purpose of conducting the inquiry, or there arises any other necessity, the period of forty-eight hours may be extended as long as such necessity persists, but in no case shall it be longer than seven days.

4. With respect to Article 20 of the Covenant, the term 'war' appearing in Paragraph 1 is understood by Thailand to mean war in contravention of international law."

das Gericht die Verhängung einer Strafe für angebracht, so setzt es das für derartige Straftaten vorgesehene Strafmaß um die Hälfte herab. Paragraph 76 desselben Strafgesetzbuchs stellt fest, daß bei der Tat eines Jugendlichen über 17, jedoch nicht über 20 Jahren, die nach dem Gesetz als Straftat gilt, das Gericht das für derartige Straftaten vorgesehene Strafmaß um ein Drittel oder die Hälfte herabsetzen kann, wenn ihm dies angemessen erscheint. Diese Herabsetzung des Strafmaßes verhindert, daß das Gericht die Todesstrafe verhängt. Demzufolge übt das Gericht, obwohl es theoretisch die Todesstrafe für Straftaten verhängen kann, die von Jugendlichen unter 18, jedoch nicht unter 17 Jahren begangen werden, stets nach Paragraph 75 sein Ermessen aus, um das Strafmaß herabzusetzen; in der Praxis ist bisher gegen einen Jugendlichen unter 18 Jahren noch nie die Todesstrafe verhängt worden. Thailand ist daher der Auffassung, daß es die in diesen Bestimmungen enthaltenen Grundsätze tatsächlich bereits befolgt.

3. In bezug auf Artikel 9 Absatz 3 des Paktes ist in Paragraph 87 Absatz 3 der thailändischen Strafprozeßordnung vorgesehen, daß der Festgenommene nicht länger als 48 Stunden nach seiner Ankunft im Büro des Vollzugs- oder Polizeibeamten in Haft gehalten werden darf; allerdings ist die Zeit, bis der Verhaftete vor Gericht gebracht wird, in diesen 48 Stunden nicht enthalten. Aus Ermittlungs- oder sonstigen Gründen kann die 48-Stunden-Frist verlängert werden, solange es erforderlich ist; sie darf jedoch keinesfalls sieben Tage überschreiten.

4. In bezug auf Artikel 20 Absatz 1 des Paktes versteht Thailand unter dem Begriff 'Krieg' einen Krieg, der gegen das Völkerrecht verstößt."

### III.

Deutschland hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 10. Juli 1997 folgenden Einspruch zu den Interpretations- und Vorbehaltserklärungen von Kuwait notifiziert:

„Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland hat die von der Regierung Kuwaits beim Beitritt zu dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte angebrachten Auslegungserklärungen und Vorbehalte geprüft.

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland stellt fest, daß die Auslegung der Artikel 2 Absatz 1, Artikel 3 und Artikel 23 dazu führt, daß zentrale Vorschriften des Paktes unter einen allgemeinen Vorbehalt des innerstaatlichen Rechts gestellt werden. Der Vorbehalt zu Artikel 25 Buchstabe b widerspricht dem Grundgedanken des Paktes.

Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland vertritt die Auffassung, daß diese allgemeinen Vorbehalte und Auslegungserklärungen Zweifel an der Verpflichtung Kuwaits in bezug auf Ziel und Zweck des Paktes wecken können. Es liegt im gemeinsamen Interesse aller Vertragsparteien, daß ein Vertrag nach seinem Ziel und Zweck von allen Vertragsparteien eingehalten wird. Die Regierung der Bundesrepublik Deutschland erhebt daher Einspruch gegen die genannten allgemeinen Vorbehalte.

Dieser Einspruch stellt kein Hindernis für das Inkrafttreten des Paktes zwischen Kuwait und der Bundesrepublik Deutschland dar.“

## IV.

Norwegen hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 19. September 1995 notifiziert, daß sein bei Hinterlegung der Ratifikationsurkunde am 13. September 1972 zu Artikel 14 Abs. 5 angebrachter Vorbehalt (vgl. die Bekanntmachung vom 14. Juni 1976 – BGBl. II S. 1068) nur unter den folgenden außergewöhnlichen Umständen weitergilt:

(Übersetzung)

„1. 'Riksrett' (Court of Impeachment)

According to Article 86 of the Norwegian Constitution, a special court shall be convened in criminal cases against members of the Government, the Storting (Parliament) or the Supreme Court, with no right of appeal.

2. Conviction by an appellate court

In cases where the defendant has been acquitted in the first instance, but convicted by an appellate court, the conviction may not be appealed on grounds of error in the assessment of evidence in relation to the issue of guilt. If the appellate court convicting the defendant is the Supreme Court, the conviction may not be appealed whatsoever.”

„1. ‚Riksrett‘ (Gerichtshof für Amtsvergehen)

Nach Artikel 86 der norwegischen Verfassung wird für Strafverfahren gegen Mitglieder der Regierung, des Storting (Parlament) oder des Obersten Gerichtshofs ein besonderes Gericht eingesetzt; gegen seine Urteile kann kein Rechtsmittel eingelegt werden.

2. Verurteilung durch ein Berufungsgericht

Wurde der Angeklagte in erster Instanz freigesprochen, aber von einem Berufungsgericht verurteilt, so kann gegen das Urteil nicht ein Rechtsmittel wegen fehlerhafter Beweiswürdigung in bezug auf die Frage der Schuld eingelegt werden. Ist das den Angeklagten verurteilende Berufungsgericht der Oberste Gerichtshof, so kann gegen das Urteil keinesfalls ein Rechtsmittel eingelegt werden.“

## V.

Die Schweiz hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 16. Oktober 1995 die Rücknahme folgenden, bei Hinterlegung der Beitrittsurkunde am 18. Juni 1992 angebrachten Vorbehalts notifiziert (vgl. die Bekanntmachung vom 2. September 1993 – BGBl. II S. 1998):

(Übersetzung)

«La Suisse se réserve le droit d'adopter une disposition pénale tenant compte des exigences de l'article 20, paragraphe 2, à l'occasion de l'adhésion prochaine à la Convention de 1966 sur l'élimination de toutes les formes de discrimination raciale.»

„Die Schweiz behält sich das Recht vor, anlässlich des baldigen Beitritts zu dem Internationalen Übereinkommen von 1966 über die Beseitigung jeder Form von Rassendiskriminierung eine strafrechtliche Bestimmung zu erlassen, die den Anforderungen des Artikels 20 Absatz 2 Rechnung trägt.“

Die Schweiz hat dem Generalsekretär der Vereinten Nationen ferner die folgende Erklärung nach Artikel 41 des Paktes notifiziert:

(Übersetzung)

«... Le [Gouvernement] suisse reconnaît, conformément à l'article 41, paragraphe 1, du Pacte international du 16 décembre 1966 relatif aux droits civils et politiques, pour une nouvelle durée de cinq ans à partir du 18 septembre 1997, la compétence du Comité des droits de l'homme pour recevoir et examiner des communications dans lesquelles un Etat partie prétend qu'un autre Etat partie ne s'acquitte pas de ses obligations au titre dudit Pacte.»

„... Die schweizerische [Regierung] erkennt nach Artikel 41 Absatz 1 des Internationalen Paktes vom 16. Dezember 1966 über bürgerliche und politische Rechte ab dem 18. September 1997 für weitere fünf Jahre die Zuständigkeit des Ausschusses für Menschenrechte zur Entgegennahme und Prüfung von Mitteilungen an, in denen ein Vertragsstaat geltend macht, ein anderer Vertragsstaat komme seinen Verpflichtungen aus diesem Pakt nicht nach.“

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachungen vom 2. September 1993 (BGBl. II S. 1998) und vom 27. Mai 1997 (BGBl. II S. 1355).

Bonn, den 2. Dezember 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich des Übereinkommens  
über die Bestimmung des zuständigen Staates  
für die Prüfung eines in einem Mitgliedstaat der  
Europäischen Gemeinschaften gestellten Asylantrags**

**Vom 2. Dezember 1997**

Das Übereinkommen vom 15. Juni 1990 über die Bestimmung des zuständigen Staates für die Prüfung eines in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaften gestellten Asylantrags (Dubliner Übereinkommen) – BGBl. 1994 II S. 791 – ist nach seinem Artikel 21 Abs. 2 für

Österreich am 1. Oktober 1997

Schweden am 1. Oktober 1997

in Kraft getreten.

Es wird weiterhin für

Finnland am 1. Januar 1998

in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 2. Juli 1997 (BGBl. II S. 1452).

Bonn, den 2. Dezember 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Zweiten Fakultativprotokolls zu dem Internationalen Pakt  
über bürgerliche und politische Rechte zur Abschaffung der Todesstrafe**

**Vom 3. Dezember 1997**

Das Zweite Fakultativprotokoll vom 15. Dezember 1989 zu dem Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte zur Abschaffung der Todesstrafe (BGBl. 1992 II S. 390) ist nach seinem Artikel 8 Abs. 2 für

Kolumbien am 5. November 1997

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 22. Juli 1997 (BGBl. II S. 1596).

Bonn, den 3. Dezember 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Übereinkommens über die Sklaverei  
sowie des Zusatzübereinkommens über die Abschaffung der Sklaverei,  
des Sklavenhandels und sklavereiähnlicher Einrichtungen und Praktiken**

**Vom 4. Dezember 1997**

1. Das Übereinkommen vom 25. September 1926 über die Sklaverei in der Fassung des Protokolls vom 7. Dezember 1953 zur Änderung des Übereinkommens über die Sklaverei (BGBl. 1972 II S. 1069) ist nach seinem Artikel 12,
2. das Zusatzübereinkommen vom 7. September 1956 über die Abschaffung der Sklaverei, des Sklavenhandels und sklavereiähnlicher Einrichtungen und Praktiken (BGBl. 1958 II S. 203) ist nach seinem Artikel 13 Abs. 2

für

Kirgisistan

am 5. September 1997

in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 25. Juli 1997 (BGBl. II S. 1543).

Bonn, den 4. Dezember 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

---

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Rahmenübereinkommens  
der Vereinten Nationen über Klimaänderungen**

**Vom 4. Dezember 1997**

Das Rahmenübereinkommen der Vereinten Nationen vom 9. Mai 1992 über Klimaänderungen (BGBl. 1993 II S. 1783) ist nach seinem Artikel 23 Abs. 2 für folgenden weiteren Staat in Kraft getreten:

Südafrika

am 27. November 1997

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 10. Juli 1997 (BGBl. II S. 1522).

Bonn, den 4. Dezember 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger

Herausgeber: Bundesministerium der Justiz – Verlag: Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. – Druck: Bundesdruckerei GmbH, Zweigniederlassung Bonn.

Bundesgesetzblatt Teil I enthält Gesetze sowie Verordnungen und sonstige Bekanntmachungen von wesentlicher Bedeutung, soweit sie nicht im Bundesgesetzblatt Teil II zu veröffentlichen sind.

Bundesgesetzblatt Teil II enthält

a) völkerrechtliche Übereinkünfte und die zu ihrer Inkraftsetzung oder Durchsetzung erlassenen Rechtsvorschriften sowie damit zusammenhängende Bekanntmachungen.

b) Zolltarifvorschriften.

Laufender Bezug nur im Verlagsabonnement. Postanschrift für Abonnementbestellungen sowie Bestellungen bereits erschienener Ausgaben:

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H., Postfach 13 20, 53003 Bonn  
Telefon: (02 28) 3 82 08 - 0, Telefax: (02 28) 3 82 08 - 36.

Bezugspreis für Teil I und Teil II halbjährlich je 88,00 DM. Einzelstücke je angefangene 16 Seiten 2,80 DM zuzüglich Versandkosten. Dieser Preis gilt auch für Bundesgesetzblätter, die vor dem 1. Januar 1997 ausgegeben worden sind. Lieferung gegen Voreinsendung des Betrages auf das Postgirokonto Bundesgesetzblatt Köln 3 99-509, BLZ 370 100 50, oder gegen Vorausrechnung.

Preis dieser Ausgabe: 10,40 DM (8,40 DM zuzüglich 2,00 DM Versandkosten), bei Lieferung gegen Vorausrechnung 11,50 DM.

Im Bezugspreis ist die Mehrwertsteuer enthalten; der angewandte Steuersatz beträgt 7%.

ISSN 0341-1109

Bundesanzeiger Verlagsges.m.b.H. · Postfach 13 20 · 53003 Bonn

Postvertriebsstück · Deutsche Post AG · G 1998 · Entgelt bezahlt

**Bekanntmachung  
über den Geltungsbereich  
des Protokolls über die Vorrechte und Immunitäten  
der Internationalen Seefunksatelliten-Organisation (INMARSAT)**

**Vom 10. Dezember 1997**

Das Protokoll vom 1. Dezember 1981 über die Vorrechte und Immunitäten der Internationalen Seefunksatelliten-Organisation (INMARSAT) – BGBl. 1984 II S. 596 – wird nach seinem Artikel 21 Abs. 1 für

Lettland  
in Kraft treten.

am 17. Dezember 1997

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 7. Februar 1997 (BGBl. II S. 718).

Bonn, den 10. Dezember 1997

Auswärtiges Amt  
Im Auftrag  
Dr. Hilger