

29.05.02

Vk

Verordnung**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

Verordnung zur Änderung der Anlage 1 des Übereinkommens vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (Dritte Verordnung zur Änderung des ATP)**A. Problem und Ziel**

Mit dem Gesetz vom 26. April 1974 (BGBl. 1974 II S. 565) stimmten Bundestag und Bundesrat dem ATP-Übereinkommen zu. Durch Gesetz vom 20. Juli 1988 (BGBl. 1988 II S. 630, 672), durch Verordnung vom 27. März 1996 (BGBl. 1996 II S. 402), durch Gesetz vom 9. September 1998 (BGBl. 1998 II S. 2298) und durch Verordnung vom 29. September 2000 (BGBl. 2000 II S. 1233) sind Änderungen des ATP-Vertragstextes und der Anhänge zum ATP-Übereinkommen in innerstaatliches Recht der Bundesrepublik Deutschland umgesetzt worden.

Weitere Änderungen der Anlage 1 des Übereinkommens sind nun in nationales Recht umzusetzen.

B. Lösung

Inkraftsetzung der Änderungen der Anlage 1 des ATP-Übereinkommens durch Erlass einer Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf der Ermächtigungsgrundlage des Artikels 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens vom 20. Juli 1988 (BGBl. 1988 II S. 630, 672). Beim Erlass der Rechtsverordnung ist Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft herzustellen; die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

C. Alternativen

Keine

...

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Keine

2. Vollzugsaufwand

Bund, Länder und Gemeinden werden durch die Ausführung dieses Gesetzes nicht mit zusätzlichen Kosten belastet.

E. Sonstige Kosten

Es ist nicht ersichtlich, dass durch die Änderungen der Anlage 1 des ATP-Übereinkommens Kostenminderungen und -steigerungen für die Wirtschaft eintreten.

Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

29.05.02

Vk

Verordnung

**des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen**

**Verordnung zur Änderung der Anlage 1 des Übereinkommens
vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht
verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beför-
derungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind
(Dritte Verordnung zur Änderung des ATP)**

Der Chef des Bundeskanzleramtes

Berlin, den 28. Mai 2002

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Regierenden Bürgermeister
Klaus Wowereit

Sehr geehrter Herr Präsident,

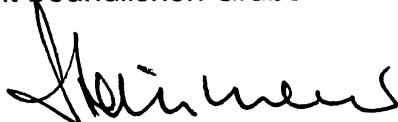
hiermit übersende ich die von dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Anlage 1 des Übereinkommens
vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht
verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungs-
mittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind
(Dritte Verordnung zur Änderung des ATP)

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Frank-Walter Steinmeier

**Verordnung
zur Änderung der Anlage 1
des Übereinkommens vom 1. September 1970
über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel
und über die besonderen Beförderungsmittel,
die für diese Beförderungen zu verwenden sind
(Dritte Verordnung zur Änderung des ATP)**

Vom

Auf Grund des Artikels 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens vom 20. Juli 1988 (BGBl. 1988 II S. 630, 672) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705), dem Organisationserlass vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) und dem Organisationserlass vom 22. Januar 2001 (BGBl. I S. 127) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft:

Artikel 1

Die folgenden, von den Vertragsparteien des Übereinkommens vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP) (BGBl. 1974 II S. 565), zuletzt geändert durch die Änderung der Anlage 3 (BGBl. 2000 II S. 1233), gemäß dessen Artikel 18 angenommenen Änderungen werden in Kraft gesetzt:

1. Änderung vom 11. Februar 2000 der Anlage 1 Anhang 4 des ATP-Übereinkommens
2. Änderungen vom 15. Februar 2001 der Anlage 1 Anhang 2 und 3 des ATP-Übereinkommens.

Die Änderungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

(2) Die Änderung vom 11. Februar 2000 ist nach Artikel 18 des Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland am 11. Februar 2001 in Kraft getreten. Der Tag, an dem die Änderungen vom 15. Februar 2001 für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten, ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung zur Verordnung

I. Allgemeines

Nach Artikel 2 Abs. 1 des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens vom 20. Juli 1988 (BGBl. 1988 II S. 630, 672) in Verbindung mit Artikel 56 des Zuständigkeitsanpassungs-Gesetzes vom 18. März 1975 (BGBl. I S. 705), dem Organisationserlass vom 27. Oktober 1998 (BGBl. I S. 3288) und dem Organisationserlass vom 22. Januar 2001 (BGBl. I S. 127) ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen ermächtigt, Änderungen, die nach Artikel 18 des Übereinkommens angenommen worden sind, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen. Diese Befugnis ist beschränkt auf Änderungen, die der Verwirklichung neuer technischer Erkenntnisse hinsichtlich der besonderen Beförderungsmittel dienen, die Art und Weise dieser Beförderungen betreffen oder Vorschriften über die Ausrüstung der besonderen Beförderungsmittel enthalten. Derartige Änderungen liegen vor.

Es ist nicht ersichtlich, dass durch die Änderungen der Anlage 1 des ATP-Übereinkommens Kostenminderungen und -steigerungen für die Wirtschaft eintreten. Auswirkungen auf Einzelpreise sowie das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

II. Zu den einzelnen Bestimmungen

Zu Artikel 1

Die unter Nummer 1 aufgeführte Änderung der Anlage 1 des ATP-Übereinkommens gilt inzwischen durch Fristablauf gemäß Artikel 18 Abs. 2 und 5 des Übereinkommens als angenommen. Sie wird mit der vorliegenden Dritten Verordnung zur Änderung des ATP-Übereinkommens innerstaatlich in Kraft gesetzt.

Hinsichtlich der unter Nummer 2 aufgeführten, völkerrechtlich noch nicht in Kraft getretenen Änderungen werden die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen geschaffen.

Zu Artikel 2

Die Bestimmung des Absatzes 1 entspricht dem Erfordernis des Artikels 82 Abs. 2 des Grundgesetzes.

Absatz 2 Satz 1 gibt den Zeitpunkt des Inkrafttretens der völkerrechtlichen Verbindlichkeit der Änderung vom 11. Februar 2000 an. Für die Änderungen vom 15. Februar 2001 enthält Satz 2 die bei völkerrechtlichen Übereinkommen übliche Bekanntmachungsvorschrift.

Änderung
von Anlage 1 Anhang 4 zum ATP

Annex 1, Appendix 4 to ATP

Appendice 4 de l'annexe 1 de l'ATP

Annex 1, Appendix 4, first paragraph read:

"The distinguishing marks prescribed in Appendix 1, paragraph 5 to this Annex shall consist of capital Latin letters in dark blue on a white ground. The height of the letters shall be at least 100 mm for the classification marks and at least 50 mm for the expiry dates.

The classification and expiry marks shall at least be affixed externally on both sides in the upper corners near the front.

The marks shall be as follows:"

Modifier comme suit le premier paragraphe de l'appendice 4 de l'annexe 1:

«Les marques d'identification prescrites au paragraphe 5 de l'appendice 1 de la présente annexe sont formées par des lettres majuscules en caractères latins de couleur bleu foncé sur fond blanc. La hauteur des lettres doit être de 100 mm au moins pour les marques de classement et de 50 mm au moins pour les dates d'expiration.

Les marques de classement et de date d'expiration doivent au moins être apposées extérieurement de part et d'autre de l'engin, dans les angles supérieurs, près de l'avant.

Les marques sont les suivantes:»

Anlage 1, Anhang 4, erster Absatz lautet wie folgt:

„Die in Anhang 1 Ziffer 5 vorgeschriebenen Unterscheidungszeichen müssen aus dunkelblauen lateinischen Großbuchstaben auf weißem Grund bestehen. Die Höhe der Buchstaben muss mindestens 100 mm für die Klassifizierungszeichen und mindestens 50 mm für die Ablaufdaten betragen.

Die Klassifizierungszeichen und Ablaufdaten müssen mindestens äußerlich auf beiden Seiten in den oberen Ecken nahe der Vorderseite angebracht werden.

Die Zeichen sind:“

A. Änderungen
von Anlage 1 Anhang 2 zum ATP

A. Draft Amendments
to Annex 1, Appendix 2 to ATP

A. Projet d'amendement
à l'appendice 2 de l'annexe 1 de l'ATP

(Übersetzung)

1. Paragraph 29 (c) (ii)

Re-number paragraph 29 (c) (ii) as 29 (c) (iii) and insert a new paragraph 29 (c) (ii) to read:

“(ii) In the case of heavily insulated equipment, if the conclusions of an expert or experts show the body to be unsuitable for keeping in service in its initial class but suitable for continuing in service as normally insulated equipment, then the body may be kept in service in an appropriate class for a further three years. In this case, the distinguishing marks (as in Appendix 4 of this Annex) shall be changed appropriately.”

2. Paragraph 54 (a)

Amend the third indent to read:

“At least four thermometers uniformly distributed at the air inlet(s) to the refrigeration unit”.

3. Paragraph 55 (i)

Amend to read:

“(i) The average air temperature at the inlet(s) to the refrigeration unit shall be maintained at $30\text{ °C} \pm 0,5\text{ K}$.

The maximum difference between the temperatures at the warmest and at the coldest points shall not exceed 2 K.”

4. Model No. 10 (Test report)

Second table replace “Mean temperature of the air to the condenser” with:

“Mean temperature of the air to the inlet(s) of the refrigeration unit”.

1. Paragraphe 29 c) ii)

Renommer l'alinéa 29 c) ii) en 29 c) iii) et ajouter un nouvel alinéa 29 c) ii) libellé comme suit:

«ii) Dans le cas d'un engin isotherme renforcé, si les conclusions d'un ou plusieurs experts indiquent que l'état de la caisse ne permet pas de la maintenir en service dans sa classe initiale mais qu'elle peut le rester en tant qu'engin isotherme normal, elle peut être maintenue en service dans une classe appropriée pendant une nouvelle période de trois ans. Dans ce cas, les marques d'identification (voir appendice 4 de la présente annexe) doivent être modifiées comme il convient.»

2. Paragraphe 54 a)

Modifier le troisième alinéa comme suit:

«Au moins 4 détecteurs, disposés de façon uniforme à l'entrée ou aux entrées d'air du groupe frigorifique».

3. Paragraphe 55 i)

Lire comme suit:

«i) La température moyenne de l'air à l'entrée ou aux entrées d'air du groupe frigorifique sera maintenue à $30\text{ °C} \pm 0,5\text{ K}$.

La différence maximale entre la température du point le plus chaud et celle du point le plus froid ne doit pas dépasser 2 K.»

4. Modèle No. 10 (Procès-verbal d'essai)

Deuxième tableau, remplacer «Température moyenne de l'air au condenseur» par:

«Température moyenne de l'air à l'entrée ou aux entrées d'air du groupe frigorifique».

1. Absatz 29 (c) (ii)

Umbenennung von Absatz 29 (c) (ii) in 29 (c) (iii) und Einfügung eines neuen Absatzes 29 (c) (ii) mit folgendem Wortlaut:

„(ii) Wenn bei Beförderungsmitteln mit verstärkter Wärmedämmung die Beurteilung durch den oder die Sachverständigen ergibt, dass das Beförderungsmittel für eine Weiterverwendung in seiner ursprünglichen Klasse nicht geeignet, für eine Weiterverwendung als Beförderungsmittel mit normaler Wärmedämmung jedoch geeignet ist, darf das Beförderungsmittel in einer geeigneten Klasse für weitere drei Jahre in Dienst bleiben. Die Unterscheidungszeichen (gemäß Anhang 4 dieser Anlage) sind entsprechend zu ändern.“

2. Absatz 54 (a)

Änderung des dritten Anstrichs wie folgt:

„Mindestens vier Temperaturmessfühler sind am Lufteintritt der Kältemaschine (verflüssigerseitig) gleichmäßig zu verteilen“.

3. Absatz 55 (i)

Änderung wie folgt:

„(i) Die durchschnittliche Lufttemperatur am Lufteintritt der Kältemaschine (verflüssigerseitig) muss auf $30\text{ °C} \pm 0,5\text{ K}$ gehalten werden.

Die maximale Differenz zwischen den Temperaturen am wärmsten und am kältesten Punkt darf 2 K nicht übersteigen.“

4. Muster Nr. 10 (Prüfbericht)

Zweite Tabelle, Ersetzen von „Mittlere Temperatur am Kondensatoreintritt“ durch:

„Mittlere Lufttemperatur am Lufteintritt der Kältemaschine (verflüssigerseitig)“.

B. Draft Amendments to Annex 1, Appendix 3 to ATP

1. Add after the box containing "Heated":

Multi-temperature*)

2. Amend paragraph 7.2.5 as follows:

"7.2.5 The effective refrigerating capacity 3/ at an outside temperature of 30 °C and an inside temperature

	Nominal capacity	Evaporator 1 **)	Evaporator 2 **)	Evaporator 3 **)
of ... °C	W	W	W	W
of ... °C	W	W	W	W
of ... °C	W	W	W	W

3. Add the following footnotes:

*) The test procedure is not yet determined within the ATP agreement.

Multi-temperature equipment is an insulated equipment with two or more compartments for different temperatures in each compartment.

**) The effective cooling capacity of each evaporator depends on the number of evaporators fixed at the condensing unit.

B. Projet d'amendement à l'appendice 3 de l'annexe 1 de l'ATP

1. Ajouter après le rectangle contenant «Calorifique»:

À températures multiples*)

2. Remplacer le paragraphe 7.2.5 par ce qui suit:

«7.2.5 La puissance frigorifique utile 3/ à la température extérieure de 30 °C et à la température intérieure

	Puissance nominale	Evaporateur 1 **)	Evaporateur 2 **)	Evaporateur 3 **)
de ... °C	W	W	W	W
de ... °C	W	W	W	W
de ... °C	W	W	W	W

3. Ajouter les notes de bas de pages suivantes:

*) La procédure d'essai n'a pas encore été définie dans l'ATP.

Un engin à températures multiples est un engin isotherme comportant deux compartiments ou davantage, qui sont chacun à une température différente.

**) La puissance frigorifique utile de chaque évaporateur dépend du nombre d'évaporateurs faisant partie du groupe de condensation.

B. Änderungen von Anlage 1 Anhang 3 zum ATP

1. Einfügung nach dem Kasten mit der Eintragung „Heizanlage“:

Mehr-Temperatur*)

2. Änderung von Absatz 7.2.5 wie folgt:

„7.2.5 Die nutzbare Kälteleistung 3/ bei einer Außentemperatur von 30 °C und einer Innentemperatur

	Nominale Leistung	Verdampfer 1 **)	Verdampfer 2 **)	Verdampfer 3 **)
von ... °C	W	W	W	W
von ... °C	W	W	W	W
von ... °C	W	W	W	W

3. Hinzufügung der folgenden Fußnoten:

*) Das Prüfverfahren ist bisher noch nicht innerhalb des ATP-Übereinkommens festgelegt.

Beförderungsmittel für mehrere Temperaturen sind Beförderungsmittel mit Wärmedämmung mit zwei oder mehr Kammern für jeweils unterschiedliche Temperaturen.

**) Die nutzbare Kälteleistung jedes Verdampfers hängt von der Anzahl der Verdampfer ab, die an der Verflüssigereinheit angeschlossen sind.

Denkschrift

I. Allgemeines

Das Übereinkommen vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (ATP-Übereinkommen), regelt die Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel in hierfür geeigneten Transportbehältnissen. In dem überwiegend technischen Regelwerk werden Prüfanforderungen an unterschiedliche Typen wärme-gedämmter Beförderungsmittel und deren Kühl- oder Heizanlagen festgelegt. Ferner werden die Temperaturbedingungen für einzelne leicht verderbliche Lebensmittel beschrieben und daraus abgeleitet, die Verwendung konkreter Typen von Beförderungsmitteln bei internationalen Transporten vorgeschrieben.

Nach Artikel 18 Abs. 1 des ATP-Übereinkommens kann jede Vertragspartei eine oder mehrere Änderungen dieses Übereinkommens vorschlagen. Es obliegt sodann den anderen Vertragsparteien des ATP, innerhalb der Fristen zu entscheiden, ob sie diese Änderungen akzeptieren oder hiergegen Einspruch einlegen. Da die hier in Rede stehenden Änderungen der Anlage 1 des ATP-Übereinkommens sinnvoll sind und zum Teil mit ihnen eine seit längerer Zeit in Deutschland geübte Praxis allgemein verbindlich festgelegt wird, können sie akzeptiert werden und sind somit in deutsches Recht umzusetzen.

II. Besonderer Teil

Die Änderungen beziehen sich im Einzelnen auf folgende Bestimmungen des ATP-Übereinkommens:

1. Änderung vom 11. Februar 2000 der Anlage 1 Anhang 4 des ATP-Übereinkommens

Die Regelung zur Ausgestaltung der nach Anlage 1 Anhang 1 Ziffer 5 vorgeschriebenen Unterscheidungs-

zeichen wird präzisiert und ergänzt. Bislang ist nur festgelegt, dass die Unterscheidungszeichen aus dunkelblauen lateinischen Buchstaben auf weißem Grund bestehen müssen, deren Höhe mindestens 100 mm beträgt. Künftig wird vorgeschrieben, dass die Unterscheidungszeichen aus dunkelblauen lateinischen Großbuchstaben auf weißem Grund bestehen, wobei die Höhe der Buchstaben mindestens 100 mm für die Klassifizierungszeichen und mindestens 50 mm für die Angabe des Datums zum Ablauf der Gültigkeit betragen. Ferner wird vorgeschrieben, dass die Unterscheidungszeichen am Beförderungsmittel mindestens außen auf beiden Seiten in oberen Ecken nahe der Vorderseite angebracht werden müssen. Diese Regelung entspricht der in Deutschland bereits vorhandenen Praxis.

2. Änderungen vom 15. Februar 2001 der Anlage 1 Anhang 2 und 3 des ATP-Übereinkommens

Durch die Änderungen wird geregelt, dass Beförderungsmittel, die nicht mehr die Anforderungen für die verstärkte Wärmedämmung, aber die für die normale Wärmedämmung einhalten, auch weiterhin gemäß dem ATP-Übereinkommen im Dienst bleiben können. Das Beförderungsmittel darf dann in der geeigneten Klasse für weitere drei Jahre im Dienst bleiben. Die Unterscheidungszeichen sind entsprechend zu ändern. Auch dies ist in Deutschland bereits gängige Praxis. Weiterhin wird die Meßmethode präzisiert, um eine bessere Vergleichbarkeit der Ergebnisse zwischen den Prüfstellen herzustellen. Schließlich wird die Möglichkeit geschaffen, dass der Eigentümer eines Beförderungsmittels dieses für eine Temperatur klassifizieren lässt und gemäß dem ATP-Übereinkommen einsetzen kann, auch wenn eine Transportkältemaschine für mehrere Temperaturen vorhanden ist.