

## **Verordnung**

**des Bundesministeriums für Verkehr**

### **Verordnung**

**zur Änderung der Anlage 1 einschließlich ihrer Anhänge 1, 2 und 3  
sowie der Anlage 2 Anhang 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  
(Neunzehnte Verordnung zur Änderung des ATP-Übereinkommens)**

#### **A. Problem und Ziel**

Mit dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind vom 26. April 1974 (BGBl. 1974 II S. 565) stimmten Bundestag und Bundesrat dem Übereinkommen vom 1. September 1970 über internationale Beförderungen leicht verderblicher Lebensmittel und über die besonderen Beförderungsmittel, die für diese Beförderungen zu verwenden sind (im Folgenden: ATP-Übereinkommen) zu. Das ATP-Übereinkommen regelt die Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel in hierfür geeigneten Transportbehältnissen. In dem überwiegend technischen Regelwerk werden Prüfanforderungen an unterschiedliche Typen wärmegeprägter Beförderungsmittel (Lkw, Sattelanhänger, Container, Güterwaggons et cetera) 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. Das ATP-Übereinkommen wird fortlaufend an technische Entwicklungen und lebensmittelhygienische Anforderungen angepasst. Im Interesse einer vereinfachten und beschleunigten innerstaatlichen Inkraftsetzung dieser Anpassungen wurde mit Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 1988 zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkom-

mens (BGBl. 1988 II S. 630, 672) eine Verordnungsermächtigung geschaffen, durch die das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt wird, Änderungen des Übereinkommens und seiner Anlagen durch Rechtsverordnung in Kraft zu setzen. Die Rechtsverordnung ist im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat zu erlassen.

Bislang sind 20mal Änderungen des ATP-Vertragstextes und der Anhänge zum ATP-Übereinkommen in innerstaatliches Recht der Bundesrepublik Deutschland umgesetzt worden (zweimal durch Gesetz, 18mal durch Verordnung), zuletzt durch die Achtzehnte Verordnung zur Änderung des ATP-Übereinkommens vom 30. November 2023 (BGBl. 2023 II Nr. 333).

Gemäß Artikel 18 des ATP-Übereinkommens kann jede Vertragspartei Änderungen des ATP-Übereinkommens vorschlagen. Diese Änderungsvorschläge müssen von allen Vertragsparteien angenommen werden, um verbindliche Geltung zu erlangen. Durch den Generalsekretär der Vereinten Nationen wurden am 6. Februar 2025 gemäß Artikel 18 des ATP-Übereinkommens vorgeschlagene Änderungen

1. der Anlage 1 einschließlich ihrer Anhänge 1, 2 und 3 sowie
2. der Anlage 2 Anhang 1

des ATP-Übereinkommens übermittelt. Diese Änderungen des ATP-Übereinkommens sind nun einerseits auf internationaler Ebene anzunehmen und andererseits innerstaatlich in Kraft zu setzen. Für das innerstaatliche Inkraftsetzen ist der Erlass einer Rechtsverordnung erforderlich.

## **B. Lösung**

Erlass einer Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 1988 zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens (BGBl. 1988 II S. 630, 672). Die Rechtsverordnung ist im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat zu erlassen; die Zustimmung des Bundesrates ist erforderlich.

## **C. Alternativen**

Keine.

## **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Bund, Länder und Kommunen werden durch die Ausführung dieser Verordnung nicht mit zusätzlichen Kosten belastet.

## **E. Erfüllungsaufwand**

### **E1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Durch die Verordnung werden keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Es entsteht kein Erfüllungsaufwand.

**E2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Durch die Verordnung werden keine Informationspflichten für die Wirtschaft neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Es entsteht kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

**E3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Durch die Verordnung entsteht kein Erfüllungsaufwand auf Bundes- oder Kommunalebene.

**F. Weitere Kosten**

Durch die Änderungen des ATP-Übereinkommens entstehen keine weiteren Kosten.

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



## **Verordnung**

**des Bundesministeriums für Verkehr**

### **Verordnung**

**zur Änderung der Anlage 1 einschließlich ihrer Anhänge 1, 2 und 3  
sowie der Anlage 2 Anhang 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  
(Neunzehnte Verordnung zur Änderung des ATP-Übereinkommens)**

Bundeskanzleramt  
Staatsminister beim Bundeskanzler

Berlin, den 18. November 2025

An den  
Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr zu erlassende

Verordnung zur Änderung der Anlage 1 einschließlich ihrer Anhänge 1, 2 und 3 sowie der Anlage 2 Anhang 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 (Neunzehnte Verordnung zur Änderung des ATP-Übereinkommens)

mit Begründung und Vorblatt.

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

**Dr. Michael Meister**



**Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr**

**Verordnung  
zur Änderung der Anlage 1 einschließlich ihrer Anhänge 1, 2 und 3  
sowie der Anlage 2 Anhang 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  
(Neunzehnte Verordnung zur Änderung des ATP-Übereinkommens)**

**Vom**

Das Bundesministerium für Verkehr verordnet aufgrund des Artikels 2 Absatz 1 des Gesetzes zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens vom 20. Juli 1988 (BGBl. 1988 II S. 630, 672), das zuletzt durch Artikel 17 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, in Verbindung mit § 1 Absatz 2 des Zuständigkeitsanpassungsgesetzes vom 16. August 2002 (BGBl. I S. 3165), das durch Artikel 7 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, und dem Organisationserlass vom 6. Mai 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 131), im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat:

**Artikel 1**

Die 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, 566 – im Folgenden: ATP-Übereinkommen), das zuletzt durch die Achtzehnte Verordnung zur Änderung des ATP-Übereinkommens vom 30. November 2023 (BGBl. 2023 II Nr. 333) geändert worden ist, gemäß Artikel 18 des ATP-Übereinkommens vorgeschlagenen Änderungen

1. der Anlage 1 einschließlich ihrer Anhänge 1, 2 und 3 sowie
2. der Anlage 2 Anhang 1

des ATP-Übereinkommens, die durch Notifikation des Generalsekretärs der Vereinten Nationen vom 6. Februar 2025 übermittelt worden sind, werden hiermit in Kraft gesetzt. Die Änderungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht.

## Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt an dem Tag in Kraft, an dem die in Artikel 1 genannten Änderungen nach Artikel 18 Absatz 6 des ATP-Übereinkommens für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten.

(2) Diese Verordnung tritt an dem Tag außer Kraft, an dem das ATP-Übereinkommen außer Kraft tritt.

(3) Der Tag des Inkrafttretens und des Außerkrafttretens ist im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

---

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für Verkehr



## **Begründung zur Verordnung**

### **Zu Artikel 1**

Artikel 1 setzt die in Bezug genommenen Änderungen in Kraft. Die Änderungen werden nachstehend mit einer amtlichen deutschen Übersetzung veröffentlicht. Die Verordnung stützt sich auf Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 20. Juli 1988 (BGBl. 1988 II S. 630, 672) zur Änderung der Anlagen 1 und 3 des ATP-Übereinkommens. Danach ist das Bundesministerium für Verkehr ermächtigt, Änderungen, die nach Artikel 18 des Übereinkommens angenommen worden sind, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Landwirtschaft, Ernährung und Heimat durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates in Kraft zu setzen, soweit die Änderungen 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 hier vor.

Mit der Umsetzung werden die erforderlichen innerstaatlichen Voraussetzungen geschaffen.

### **Zu Artikel 2**

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

Absatz 2 bestimmt, dass die Verordnung an dem Tag außer Kraft tritt, an dem das ATP-Übereinkommen außer Kraft tritt.

Nach Absatz 3 ist der Zeitpunkt, an dem die Verordnung und die Änderungen nach Artikel 1 in Kraft oder außer Kraft treten, im Bundesgesetzblatt bekannt zu geben.

### **Schlussbemerkung**

Es treten durch die Änderungen des ATP-Übereinkommens keine Kostensteigerungen für die Wirtschaft ein.

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

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben.

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Vorhaben weist keinen Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie auf.

## Proposed amendments to the ATP

**1. Throughout the text of the ATP**

Replace multiplication symbols “\*”, “.” and “.” by “x” in the existing equations.

**2. Throughout the text of the ATP**

Insert multiplication symbol “.” between the units.

**3. Annex 1, Appendix 1, paragraph 3**

Replace “confirm its identity” by “verify its conformity”

**4. Annex 1, Appendix 2, paragraph 6.2.2 (i)**

In the first sentence, after the word “stabilization” add a footnote 1 to read as follows:

“<sup>1</sup> Equipment can be pre-cooled before the test”

After the first sentence add the following new text:

“The internal temperature taken into consideration is the average temperature of the two sensors measured during the period selected for the test. The equipment is considered compliant if it meets the following conditions:

The average internal temperature is included in the ranges defined below:

the amplitude of the temperature variations around the class temperature is +/- 3 °C.”

**5. Annex 1, Appendix 2, paragraph 6.2.3**

Add a new heading before the existing paragraph to read as follows:

**“6.2.3 Replacement of refrigerant fluid”**

**6. Annex 1, Appendix 2, paragraph 6.3**

Amend the first sentence to read as follows:

“It shall be verified that the difference between the inside temperature of the empty equipment and the outside temperature which governs the class to which the equipment belongs as prescribed in this annex (a difference of 22 °C in the case of class A, 32 °C in the case of class B, 42 °C in the case of class C and 52 °C in the case of class D) can be achieved within a maximum period of 360 minutes.”

**7. Annex 1, Appendix 2, paragraph 6.4 (ii)**

Amend to read as follows:

“(ii) In the second stage, it shall be verified that the difference between the inside temperature of the empty equipment and the outside temperature which governs the class to which the equipment belongs as prescribed in this annex (a difference of 22 °C in the case of classes A, E and I, of 32 °C in the case of classes B, F and J, of 42 °C in the case of classes C, G and K, and of 52 °C in the case of classes D, H, and L), can be achieved within a maximum period of 360 minutes”

**8. Annex 1, Appendix 2, paragraph 8, MODEL No. 1 A**

Add the following list at the end:

**“List of major components related to Insulation**

Principal dimensions	Total inside surface area $S_i$ of body	m <sup>2</sup>
	Total outside surface area $S_e$ of body	m <sup>2</sup>
Specifications of the body walls <sup>a</sup>	Top	
	Bottom	
	Sides	
Structural peculiarities of body	Number of doors	
	Number of vents	
	Number of ice-loading apertures	
Accessories <sup>b</sup>	Number and type	

<sup>a</sup> Nature and thickness of the main materials and thickness of panels constituting the body walls

<sup>b</sup> Accessories that can have an impact on K coefficient

**Note:** Each component or characteristic should be understood ‘if applicable’.”

**9. Annex 1, Appendix 2, paragraph 8, MODEL No. 12**

Add the following lists at the end:

**“List of major components related to Power source**

Compressor drive

Electrical Power source	Type	
	Current type (AC/DC)	
	Nominal output power	kW
	Nominal speed (if applicable)	rpm
	Supply voltage	V
	Supply frequency	Hz
Internal Combustion Engine	Type	
	Number of cylinders	
	Cubic capacity	cc
	Nominal output power	kW
	Nominal speed	rpm
	Fuel	
Hydraulic motor	Type	
	Method of drive	
Other mechanical	Nominal speed	rpm
	Minimum speed	rpm

**Note:** Each component or characteristic should be understood ‘if applicable’.

**List of major components related to cold/heat production and distribution**

Refrigerant	Refrigerant fluid	
	Refrigerant charge	kg
Compressor	Type	
	Number of cylinders	
	Cubic capacity	cc
	Nominal speed of rotation	rpm
Heat exchangers	Type	
Condenser	Number of tubes	
Evaporator(s)	Fin pitch	mm
	Nature of tube	
	Diameter of tube	mm
	Exchange surface area	m <sup>2</sup>
	Frontal area	m <sup>2</sup>
Heat exchangers Fans	Number of fans	
Condenser	Fan type (axial/radial)	
Evaporator(s)	Number of blades per fan	
	Diameter of fan	mm
	Nominal power	W
	Total nominal output at defined pressure	(m <sup>3</sup> /h)
	or	
	Nominal rotation speed	rpm
	Method of drive	
Expansion valve	Type	

**Note:** Each component or characteristic should be understood ‘if applicable’.”

**10. Annex 1, Appendix 3, part A**

Delete both transitional provisions after the title.

**11. Annex 1, paragraph 7**

Amend the definition of "Equipment" to read:

"Equipment means an assembly of parts forming an insulated body and its supportive structure needed for carriage on road and rail. If fitted, a thermal appliance forms part of the assembly."

**12. Annex 1, appendix 1, sub-paragraph 3 (b)**

Amend the second sentence to read as follows:

"This certificate will be treated as a provisional certificate, if necessary, with a maximum validity of six months."

**13. Annex 1, appendix 1, sub-paragraph 3 (b)**

In the last sentence, replace "Multi Temperature, Multi Compartment equipment" by "multi-temperature, multi-compartment equipment".

**14. Annex 1, appendix 1, sub-paragraph 3 (c)**

In the last sentence, replace "Multi Temperature, Multi Compartment equipment" by "multi-temperature, multi-compartment equipment".

**15. Annex 1, appendix 2, paragraph 2.2.1**

Replace "multiple-compartment tank" by "multi-compartment tank".

**16. Annex 1, appendix 2, paragraph 3.2.8**

Replace the following sentence:

"The air volume flow may be modulated in part load operation after reaching the set point temperature and if the temperature of the class is reached, the air flow needs not be continuous."

by:

"After reaching the set point, the air volume flow may be modulated in part load operation and the air flow need not be continuous."

**17. Annex 1, appendix 2, paragraph 5.1**

Amend sub-paragraph (e) to read as follows:

"(e) the condition of the internal space (for single-compartment equipment) or the internal spaces (for multi-compartment equipment);"

**18. Annex 1, appendix 2, paragraph 6.2**

Amend the beginning of sub-paragraph (iii) to read as follows:

"(iii) Multi-compartment and multi-temperature equipment

The test prescribed in (i) shall be conducted simultaneously for all compartments. During the tests, if the dividing walls are movable, they shall be positioned such that the volumes of the compartments correspond with the maximum refrigeration demand.

Measurements shall be taken until the warmest temperature measured by one of the two sensors located inside each compartment matches the class temperature.

For multi-temperature equipment whose compartment temperatures may be modified, a supplementary reversibility test shall then be conducted: "...". (Remainder unchanged)

**19. Annex 1, appendix 2, paragraph 6.2.2**

Amend the last paragraph in (ii) to read as follows:

"For equipment constructed prior than 6 January 2018, this provision need not be applied. In this case the equipment shall comply with the requirements of 6.2.1(i) or 6.2.1(ii) as applicable for the date of construction."

**20. Annex 1, appendix 2, paragraph 7**

Amend the title of section 7 to read as follows:

"Procedure for measuring the capacity of mechanical multi-temperature refrigeration units and dimensioning multi-compartment multi-temperature equipment."

**21. Annex 1, appendix 2, paragraph 7.1**

Amend the definition of multi-compartment equipment to read:

"(a) Multi-compartment equipment: Equipment with two or more insulated compartments divided by one or more dividing walls, as defined in annex 1, appendix 2, paragraph 7.3.7, making it possible to guarantee the geometrical separation of the compartments throughout transport and operation at different temperatures;"

**22. Annex 1, appendix 2, paragraph 7.1**

Add a new sub-paragraph (b) to read as follows:

"(b) Multi-temperature equipment: Multi-compartment equipment capable of maintaining a different temperature in each compartment;"

*Renumber the remaining sub-paragraphs accordingly.*

**23. Annex 1, appendix 2, paragraph 7.3.4**

In the last sentence, replace "insulated compartments" by "unconditioned compartments".

**24. Annex 1, appendix 2, paragraph 7.3.7**

At the end, add the following definitions in alphabetical order:

**“Definitions**

- (a) Dividing wall: Panel composed of insulating material making it possible to restrict the internal volume of the equipment by forming two adjacent compartments;
- (b) Fixed dividing wall: A dividing wall with no degree of free movement;
- (c) Movable dividing wall: A dividing wall composed of one or more panels that can be placed in different positions to increase or restrict the internal volume of a compartment;
- (d) Longitudinal dividing wall: A dividing wall set along the length of the equipment;
- (e) Transversal dividing wall: A dividing wall set along the width of the equipment.”

**25. Annex 1, appendix 2, paragraph 8**

In Models of test reports, Model 12, amend the last row of the table for “Heat exchangers” to read as follows:

“

Method of drive (Description direct current / alternative, frequency, etc.)		
--	--	--

”

**26. Annex 1, appendix 2, paragraph 8**

In Models of test reports, Model 14, amend the title to read:

“Declaration of conformity for multi-temperature – multi-compartment equipment”

**27. Annex 2, appendix 1**

Amend to read as follows:

- “1. The transport equipment shall be fitted with an instrument capable of measuring and recording air temperatures and storing the data obtained (hereinafter referred to as the instrument) to monitor the air temperatures to which quick-frozen foodstuffs intended for human consumption are subjected.
2. Temperature recordings obtained in this manner for each transport operation shall be dated and stored by the operator for at least one year or longer, according to the nature of the food.
3. The device shall comply with EN 12830:2018.
4. The instrument shall be verified with at least two points of measurement in accordance with EN 13486:2023 and the documentation of the verification shall be made available to the ATP competent authorities.  
  
The inspections shall be carried out either by accredited bodies or by bodies approved by the competent authority, of the country in which the transport equipment is registered or recorded. To obtain the approval, the competent authority shall ensure that the staff of the inspection body is duly trained in accordance with the procedures laid down by the competent authority.  
  
The approved bodies shall use measuring equipment which has been calibrated in a laboratory accredited in accordance with standard EN 17025:2017.
5. Transitional measures:
  - 5.1 Temperature recorders in service that comply with EN 12830:1999 may continue to be used.
  - 5.2 The measures referred to in paragraphs 2, 3 and 4 shall apply no later than 12 months after [date of entry into force DD/MM/YYYY].”

## Propositions d'amendements à l'ATP

**1. Dans l'ensemble du texte de l'ATP**

Remplacer les signes de multiplication « \* », « . » et « · » par « × » dans les équations.

**2. Dans l'ensemble du texte de l'ATP**

Ajouter le signe de multiplication « · » entre les unités.

**3. Annexe 1, appendice 1, paragraphe 3**

Remplacer « confirm its identity » par « verify its conformity ».

**4. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 6.2.2 i)**

Dans la première phrase, après le mot « stabilisation », ajouter l'appel de note 1 en y faisant correspondre la note de bas de page suivante :

« 1 L'engin peut être prérefroidi avant l'essai. ».

Ajouter le libellé suivant après la première phrase :

« La température intérieure considérée est la température moyenne des deux capteurs mesurée pendant la période choisie pour l'essai. L'engin est réputé conforme s'il satisfait aux conditions suivantes :

La température intérieure moyenne est comprise dans les plages définies ci-dessous ;

Les écarts par rapport à la température de classe sont compris entre +3 °C et -3 °C. ».

**5. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 6.2.3**

Ajouter le nouveau titre suivant avant le paragraphe existant :

« **6.2.3 Remplacement du fluide frigorigène**. ».

**6. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 6.3**

Modifier la première phrase comme suit :

« On vérifiera que l'écart entre la température intérieure de l'engin vide et la température extérieure qui détermine la classe à laquelle l'engin appartient, prévu à la présente annexe (22 °C pour la classe A, 32 °C pour la classe B, 42 °C pour la classe C, et 52 °C pour la classe D), peut être atteint en 360 minutes maximum. ».

**7. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 6.4 ii)**

Modifier comme suit :

« ii) Dans un second temps, on vérifiera que l'écart entre la température intérieure de l'engin vide et la température extérieure qui détermine la classe à laquelle l'engin appartient, prévu à la présente annexe (22 °C pour les classes A, E et I, 32 °C pour les classes B, F et J, 42 °C pour les classes C, G et K, et 52 °C pour les classes D, H et L), peut être atteint en 360 minutes maximum. ».

**8. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 8, MODÈLE n° 1 A**

Ajouter la liste suivante à la fin du modèle :

« **Liste des principaux composants liés à l'isolation**

Dimensions principales	Surface totale intérieure des parois de la caisse $S_i$	$m^2$
	Surface totale extérieure des parois de la caisse $S_e$	$m^2$
Spécifications des parois de la caisse <sup>a</sup>	Toiture	
	Plancher	
	Parois latérales	
Particularités de structure de la caisse	Nombre de portes	
	Nombre de volets d'aération	
	Nombre d'orifices de chargement de glace	
Dispositifs accessoires <sup>b</sup>	Nombre et type	

<sup>a</sup> Nature et épaisseur des principaux matériaux et épaisseur des panneaux constituant les parois de la caisse

<sup>b</sup> Dispositifs accessoires susceptibles d'influer sur le coefficient  $K$

**Note :** Il est entendu que chaque composant ou caractéristique n'est à prendre en compte que s'il est applicable. ».

**9. Annexe 1, appendice 2, paragraphe 8, MODÈLE n° 12**

Ajouter les listes suivantes à la fin du modèle :

**« Liste des principaux composants liés à la source d'énergie**

Entraînement du compresseur

Source d'énergie	Type	
	Type de courant (alternatif/continu)	
	Puissance nominale de sortie	kW
	Vitesse nominale (si applicable)	tr/min
	Tension d'alimentation	V
	Fréquence	Hz
Moteur thermique	Type	
	Nombre de cylindres	
	Cylindrée	cc
	Puissance nominale de sortie	kW
	Vitesse nominale	tr/min
	Carburant	
Moteur hydraulique	Type	
	Entraînement	
Autre installation mécanique	Vitesse nominale	tr/min
	Vitesse minimale	tr/min

**Note :** Il est entendu que chaque composant ou caractéristique n'est à prendre en compte que s'il est applicable.

**Liste des principaux composants liés à la production et à la distribution du froid ou de la chaleur**

Agent frigorigène	Fluide frigorigène	
	Charge de frigorigène	kg
Compresseur	Type	
	Nombre de cylindres	
	Cylindrée	cc
	Vitesse nominale de rotation	tr/min
Échangeurs	Type	
Condenseur	Nombre de tubes	
Évaporateur(s)	Pas des ailettes	mm
	Nature du tube	
	Diamètre du tube	mm
	Surface d'échange	m <sup>2</sup>
	Surface frontale	m <sup>2</sup>
Échangeurs Ventilateurs	Nombre	
Condenseur	Type (axial / radial)	
Évaporateur(s)	Nombre de pales	
	Diamètre	mm
	Puissance nominale	W
	Débit total nominal sous une pression définie	(m <sup>3</sup> /h)
	ou	
	Vitesse nominale de rotation	tr/min
	Entraînement	
Détendeur	Type	

**Note :** Il est entendu que chaque composant ou caractéristique n'est à prendre en compte que s'il est applicable. ».

**10. Annexe 1, appendice 3, partie A**

Supprimer les deux dispositions transitoires figurant après le titre.

**11. Paragraphe 7 de l'annexe 1**

Modifier la définition du terme « Engin » de sorte qu'elle se lise comme suit :

« *Engin* : ensemble d'éléments constituant une caisse isotherme et la structure de support nécessaire à son transport sur route ou sur rail. Le dispositif thermique, lorsque la caisse en est équipée, fait partie de cet ensemble. ».

**12. Paragraphe 3 b) de l'appendice 1 de l'annexe 1**

[Modification sans objet en français.]

**13. Paragraphe 3 b) de l'appendice 1 de l'annexe 1**

[Modification sans objet en français.]

**14. Paragraphe 3 c) de l'appendice 1 de l'annexe 1**

[Modification sans objet en français.]

**15. Paragraphe 2.2.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

[Modification sans objet en français.]

**16. Paragraphe 3.2.8 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

Remplacer la phrase suivante :

« En cas de charge partielle, le débit d'air peut être modulé après que la température voulue a été atteinte, et lorsque la température de la classe est atteinte, il ne doit pas nécessairement être continu. »

par :

« Après que la température voulue a été atteinte, le débit d'air peut être modulé en cas de charge partielle et ne doit pas nécessairement être continu. »

**17. Paragraphe 5.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

Modifier l'alinéa e) de sorte qu'il se lise comme suit :

« e) l'état de conservation de l'espace intérieur (pour les engins à compartiment unique) ou des espaces intérieurs (pour les engins à compartiments multiples) ; ».

**18. Paragraphe 6.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

Modifier le début de l'alinéa iii) de sorte qu'il se lise comme suit :

« iii) Engins à compartiments multiples et à températures multiples

L'essai prévu au point 6.2.1 i) est réalisé simultanément pour chacun des compartiments. Durant ces essais, les cloisons, si elles sont mobiles, sont positionnées de telle sorte que les volumes des compartiments correspondent à la demande de réfrigération maximale. Les mesures sont réalisées jusqu'à ce que la température la plus chaude mesurée par l'un des deux capteurs situés à l'intérieur de chacun des compartiments corresponde à la température de la classe.

Pour les engins à températures multiples dont les températures des compartiments peuvent être modifiées, un essai complémentaire de réversibilité est ensuite réalisé :... ». (La suite reste inchangée.)

**19. Paragraphe 6.2.2 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

Modifier le dernier paragraphe de l'alinéa ii) de sorte qu'il se lise comme suit :

« Dans le cas des engins construits avant le 6 janvier 2018, la présente disposition ne s'applique pas. Les engins concernés doivent satisfaire aux prescriptions de l'alinéa i) ou ii) du paragraphe 6.2.1, en fonction de leur date de construction. »

**20. Section 7 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

Modifier le titre de la section 7 de sorte qu'il se lise comme suit :

« Procédure de mesure de la puissance des groupes frigorifiques multi-températures mécaniques et de dimensionnement des engins à températures et à compartiments multiples ».

**21. Paragraphe 7.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

Modifier la définition du terme « Engin à compartiments multiples » de sorte qu'il se lise comme suit :

« a) Engin à compartiments multiples : engin comportant deux compartiments isothermes ou plus scindés par une ou plusieurs cloisons telle(s) que défini(es) au paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1, permettant de garantir une séparation géométrique des compartiments pendant toute la durée du transport et son fonctionnement à des températures différentes. ».

**22. Paragraphe 7.1 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

Ajouter un nouvel alinéa b), libellé comme suit :

« b) Engin à températures multiples : engin à compartiments multiples pouvant maintenir une température différente dans chaque compartiment ; ».

*Renommer les alinéas suivants en conséquence.*

**23. Paragraphe 7.3.4 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

[Modification sans objet en français.]



**24. Paragraphe 7.3.7 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

Ajouter les nouvelles définitions suivantes, dans l'ordre alphabétique :

- « a) Cloison : Panneau composé de matériaux isolants permettant de restreindre le volume intérieur de l'engin en constituant deux compartiments adjacents ;
- b) Cloison fixe : Cloison n'ayant aucun degré de liberté ;
- c) Cloison mobile : Cloison composée d'un ou plusieurs panneaux qui peut être placée dans différentes positions pour augmenter ou restreindre le volume intérieur d'un compartiment ;
- d) Cloison longitudinale : Cloison de séparation orientée sur la longueur de l'engin ;
- e) Cloison transversale : Cloison de séparation orientée sur la largeur de l'engin. ».

**25. Paragraphe 8 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

Dans les modèles de procès-verbaux d'essai, modèle 12, modifier la dernière ligne du tableau (« Échangeurs ») de sorte qu'elle se lise comme suit :

«

Mode d'entraînement (description de l'alimentation électrique : continu/alternatif, fréquence, etc.)		
--	--	--

»

**26. Paragraphe 8 de l'appendice 2 de l'annexe 1**

Dans les modèles de procès-verbaux d'essai, modèle 14 titre :

[Modification sans objet en français.]

**27. Appendice 1 de l'annexe 2**

Modifier de sorte qu'il se lise comme suit :

- « 1. L'engin de transport doit être équipé d'un appareil permettant de mesurer la température ambiante, de l'enregistrer et de conserver les données correspondantes (ci-après l'appareil) aux fins du contrôle de la température à laquelle sont soumises les denrées surgelées destinées à la consommation humaine durant leur transport.
- 2. Les relevés de température obtenus pour chaque transport effectué doivent être datés et conservés par l'exploitant pendant une année au moins, sinon plus, selon la nature des denrées.
- 3. Le dispositif doit être conforme à la norme EN 12830:2018.
- 4. L'appareil doit être contrôlé, à deux points de mesure, au moins, pour conformité à la norme EN 13486:2023 et la documentation relative à la vérification doit être mise à la disposition des autorités ATP compétentes.  
  
Les contrôles doivent être effectués soit par un organisme accrédité, soit par un organisme approuvé par l'autorité compétente du pays dans lequel l'engin de transport est immatriculé ou enregistré. Pour obtenir l'agrément, l'autorité compétente doit veiller à ce que le personnel de l'organisme d'inspection soit dûment formé conformément aux procédures qu'elle a établies.  
  
Les organismes agréés doivent utiliser des équipements de mesure qui ont été étalonnés dans un laboratoire accrédité conformément à la norme EN 17025:2017.
- 5. Mesures transitoires :
  - 5.1 Les enregistreurs de température en service conformes à la norme EN 12830:1999 peuvent continuer à être utilisés.
  - 5.2 Les mesures citées aux points 2, 3 et 4 sont applicables au plus tard 12 mois après le [date d'entrée en vigueur JJ / MM / AAAA]. »

## Änderungsvorschläge zum ATP-Übereinkommen

(Übersetzung)

**1. Im gesamten Text des ATP**

In den Gleichungen werden die Multiplikationszeichen „\*“, „·“ und „·“ durch „×“ ersetzt.

**2. Im gesamten Text des ATP**

Zwischen den Einheiten wird das Multiplikationszeichen „·“ eingefügt.

**3. Anlage 1, Anhang 1, Abschnitt 3**

Die Wörter „Identität zu bestätigen“ werden durch „Übereinstimmung zu prüfen“ ersetzt.

**4. Anlage 1, Anhang 2, Absatz 6.2.2, Ziffer i**

Im ersten Satz wird nach dem Wort „Stabilisierung“ folgende Fußnote 1 eingefügt:

„<sup>1</sup> Das Beförderungsmittel kann vor der Prüfung vorgekühlt werden.“

Dem ersten Satz wird folgender Wortlaut angefügt:

„Die berücksichtigte Innentemperatur ist die durchschnittliche Temperatur der beiden Sensoren während des gewählten Prüfzeitraums. Das Beförderungsmittel entspricht den Anforderungen, wenn die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

Die durchschnittliche Innentemperatur liegt innerhalb der nachstehend definierten Bereiche;

die Temperaturen weichen um nicht mehr als  $\pm 3$  °C von der für die jeweilige Klasse vorgesehenen Temperatur ab.“

**5. Anlage 1, Anhang 2, Absatz 6.2.3**

Dem Wortlaut des bestehenden Absatzes wird folgender Titel vorangestellt:

„**6.2.3 Ersatz des Kältemittels**“

**6. Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 6.3**

Der erste Satz wird wie folgt gefasst:

„Es ist zu prüfen, ob sich der Unterschied zwischen der Innentemperatur des leeren Beförderungsmittels und der Außentemperatur, der seine Klassenzugehörigkeit nach Anlage 1 bestimmt (22 °C bei Klasse A; 32 °C bei Klasse B; 42 °C bei Klasse C; 52 °C bei Klasse D), innerhalb von höchstens 360 Minuten erreichen lässt.“

**7. Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 6.4, Ziffer ii**

wird wie folgt gefasst:

„ii) In der zweiten Phase ist zu prüfen, ob sich der Unterschied zwischen der Innentemperatur des leeren Beförderungsmittels und der Außentemperatur, der seine Klassenzugehörigkeit nach Anlage 1 bestimmt (22 °C bei den Klassen A, E und I; 32 °C bei den Klassen B, F und J; 42 °C bei den Klassen C, G und K; 52 °C bei den Klassen D, H und L), innerhalb von höchstens 360 Minuten erreichen lässt.“

**8. Anlage 1, Anhang 2, Abschnitt 8, Muster Nr. 1 A**

Dem Muster wird folgende Liste angefügt:

**„Liste der Hauptkomponenten hinsichtlich der Wärmedämmung**

Hauptabmessungen	Gesamtinnenoberfläche des Kastens $S_i$	$m^2$
	Gesamtaußenoberfläche des Kastens $S_e$	$m^2$
Beschreibung der Kastenwände <sup>a</sup>	Dach	
	Boden	
	Seiten	
Bauliche Besonderheiten des Kastens	Anzahl der Türen	
	Anzahl der Lüftungsklappen	
	Anzahl der Eisladelukten	
Zusatzeinrichtungen <sup>b</sup>	Anzahl und Art	

<sup>a</sup> Art und Dicke der Hauptmaterialien sowie Dicke der Platten, aus denen sich die Kastenwände zusammensetzen.

<sup>b</sup> Zusatzeinrichtungen, die Einfluss auf den  $k$ -Wert haben können.

**Anmerkung:** Die einzelnen Komponenten bzw. Merkmale sind jeweils als „sofern zutreffend“ zu verstehen.“

**9. Anlage 1, Anhang 2, Abschnitt 8, Muster Nr. 12**

Dem Muster werden folgende Listen angefügt:

**„Liste der Hauptkomponenten hinsichtlich der Energieversorgung**

Kompressorantrieb

Stromversorgung	Typ	
	Stromart (Wechsel-/Gleichstrom)	
	Nennleistung	kW
	Nenndrehzahl (sofern zutreffend)	U/min
	Versorgungsspannung	V
	Frequenz	Hz
Verbrennungsmotor	Typ	
	Anzahl der Zylinder	
	Hubraum	cc
	Nennleistung	kW
	Nenndrehzahl	U/min
	Kraftstoff	
Hydraulischer Motor	Typ	
	Antriebsart	
Sonstige mechanische Einrichtung	Nenndrehzahl	U/min
	Minstdrehzahl	U/min

**Anmerkung:** Die einzelnen Komponenten bzw. Merkmale sind jeweils als ‚sofern zutreffend‘ zu verstehen.

**Liste der Hauptkomponenten hinsichtlich der Erzeugung und Verteilung der Kälte/Wärme**

Kältemittel	Kältemittel	
	Kältemittelfüllmenge	kg
Kompressor	Typ	
	Anzahl der Zylinder	
	Hubraum	cc
	Nenndrehzahl	U/min
Wärmetauscher	Typ	
Verflüssiger	Anzahl der Rohre	
Verdampfer	Lamellenabstand	mm
	Rohrart	
	Rohrdurchmesser	mm
	Wärmeaustauschfläche	m <sup>2</sup>
	Stirnfläche	m <sup>2</sup>
Lüfter der Wärmetauscher	Anzahl der Lüfter	
Verflüssiger	Art der Lüfter (axial/radial)	
Verdampfer	Anzahl der Flügel je Lüfter	
	Durchmesser der Lüfter	mm
	Nennleistung	W
	Gesamter Luftvolumenstrom bei einem festgelegten Druck	(m <sup>3</sup> /h)
	oder	
	Nenndrehzahl	U/min
	Antriebsart	
Expansionsventil	Typ	

**Anmerkung:** Die einzelnen Komponenten bzw. Merkmale sind jeweils als ‚sofern zutreffend‘ zu verstehen.“

**10. Anlage 1, Anhang 3, Teil A**

Die beiden Übergangsbestimmungen nach dem Titel werden aufgehoben.

**11. Anlage 1, Abschnitt 7**

Die Begriffsbestimmung von „Beförderungsmittel“ wird wie folgt gefasst:

„Ein Beförderungsmittel ist die Gesamtheit von Elementen, die einen wärmeisolierten Kasten sowie die für die Beförderung auf der Straße oder der Schiene erforderliche Tragstruktur bilden. Gegebenenfalls vorhandene kälte- oder wärmeerzeugende Anlagen sind Teil dieser Gesamtheit.“

**12. Anlage 1, Anhang 1, Abschnitt 3, Buchstabe b**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

**13. Anlage 1, Anhang 1, Abschnitt 3, Buchstabe b**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

**14. Anlage 1, Anhang 1, Abschnitt 3, Buchstabe c**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

**15. Anlage 1, Anhang 2, Absatz 2.2.1**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

**16. Anlage 1, Anhang 2, Absatz 3.2.8**

Der Satz

„Im Teillastbetrieb kann der Luftvolumenstrom nach Erreichen der Solltemperatur moduliert werden; ist die Temperatur der Klasse erreicht, muss der Luftvolumenstrom nicht zwingend gleichbleibend sein.“

wird durch den folgenden Satz ersetzt:

„Nach Erreichen der Solltemperatur kann der Luftvolumenstrom im Teillastbetrieb moduliert werden und muss nicht zwingend gleichbleibend sein.“

**17. Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 5.1**

Buchstabe e wird wie folgt gefasst:

„e) dem Erhaltungszustand des Innenraums (bei Beförderungsmitteln mit einer Kammer) bzw. der Innenräume (bei Beförderungsmitteln mit mehreren Kammern);“

**18. Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 6.2**

Der Anfang von Ziffer iii wird wie folgt gefasst:

„iii) Multitemp-Beförderungsmittel mit mehreren Kammern

Die Prüfung gemäß Absatz 6.2.1 Ziffer i ist gleichzeitig für alle Kammern durchzuführen. Während der Prüfungen sind die Trennwände, sofern diese beweglich sind, so anzuordnen, dass die Volumen der Kammern dem maximalen Kältebedarf entsprechen.

Die Messungen sind fortzusetzen, bis die von einem der beiden Sensoren in jeder Kammer gemessene wärmste Temperatur der für die Klasse vorgesehenen Temperatur entspricht.

Bei Multitemp-Beförderungsmitteln, deren jeweilige Kammertemperatur verändert werden kann, ist anschließend ein zusätzlicher Test mit umgekehrten Temperaturen durchzuführen: ...“. (Rest unverändert.)

**19. Anlage 1, Anhang 2, Absatz 6.2.2**

Der Absatz von Ziffer ii wird wie folgt gefasst:

„Für Beförderungsmittel, die vor dem 6. Januar 2018 hergestellt wurden, gilt diese Bestimmung nicht. In diesem Fall muss das Beförderungsmittel die zum Zeitpunkt seiner Herstellung geltenden Bestimmungen des Absatzes 6.2.1 Ziffer i oder ii erfüllen.“

**20. Anlage 1, Anhang 2, Abschnitt 7**

Der Titel des Abschnitts 7 wird wie folgt gefasst:

„Verfahren zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit mechanischer Multitemp-Kältemaschinen und zur Bemessung von Mehrkammer-/Multitemp-Beförderungsmitteln“.

**21. Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 7.1**

Die Begriffsbestimmung von „Beförderungsmittel mit mehreren Kammern“ wird wie folgt gefasst:

„a) Mehrkammer-Beförderungsmittel: Beförderungsmittel mit zwei oder mehr wärmeisolierten Kammern, die durch eine oder mehr Trennwände gemäß Anlage 1 Anhang 2 Absatz 7.3.7 aufgeteilt sind, sodass die geometrische Trennung der Kammern während der gesamten Beförderung sowie der Betrieb bei unterschiedlichen Temperaturen sichergestellt werden können;“

**22. Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 7.1**

Folgender neuer Buchstabe b wird eingefügt:

„b) Multitemp-Beförderungsmittel: Beförderungsmittel mit mehreren Kammern, bei dem in den einzelnen Kammern unterschiedliche Temperaturen aufrechterhalten werden können;“

*Die übrigen Buchstaben werden entsprechend umnummeriert.*

**23. Anlage 1, Anhang 2, Absatz 7.3.4**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

**24. Anlage 1, Anhang 2, Absatz 7.3.7**

Folgende Begriffsbestimmungen werden angefügt:

**„Begriffsbestimmungen**

- a) Trennwand: Platte, die aus Dämmstoff besteht und es ermöglicht, das Innenvolumen des Beförderungsmittels durch die Bildung zweier nebeneinanderliegender Kammern zu begrenzen;
- b) Feste Trennwand: Trennwand, die sich nicht bewegen lässt;
- c) Bewegliche Trennwand: Trennwand, die aus einer oder mehr Platten besteht und sich zur Erhöhung oder Begrenzung des Innenvolumens einer Kammer variabel positionieren lässt;
- d) Längstrennwand: Trennwand, die in Längsrichtung des Beförderungsmittels positioniert ist;
- e) Quertrennwand: Trennwand, die in Querrichtung des Beförderungsmittels positioniert ist.“

**25. Anlage 1, Anhang 2, Abschnitt 8**

In den Musterprüfberichten wird in Muster Nr. 12 die letzte Zeile der Tabelle zu „Wärmetauscher“ wie folgt gefasst:

”

Antriebsart (Beschreibung der Stromversorgung: Gleichstrom / Wechselstrom, Frequenz usw.)		
---	--	--

“

**26. Anlage 1, Anhang 2, Abschnitt 8**

[Betrifft nicht die deutsche Sprachfassung]

**27. Anlage 2, Anhang 1**

wird wie folgt gefasst:

- „1. Das Beförderungsmittel muss mit einem Messgerät ausgerüstet sein, das die Lufttemperaturen messen und aufzeichnen und die so gewonnenen Daten speichern kann (im Folgenden als „das Messgerät“ bezeichnet), um die Lufttemperaturen zu überwachen, denen tiefgefrorene Lebensmittel, die für den menschlichen Verzehr bestimmt sind, ausgesetzt sind.
2. Die so erzielten Temperaturaufzeichnungen für jede durchgeführte Beförderung sind von dem Unternehmen zu datieren und je nach Art des Lebensmittels ein Jahr oder länger aufzubewahren.
3. Das Messgerät muss den Anforderungen der Norm DIN EN 12830:2018 entsprechen.
4. Das Messgerät muss an mindestens zwei Messpunkten gemäß der Norm DIN EN 13468:2023 geprüft und die zugehörigen Prüfunterlagen müssen den zuständigen ATP-Behörden zugänglich gemacht werden.  
  
Die Prüfungen sind entweder durch akkreditierte Stellen oder durch von der zuständigen Behörde anerkannte Stellen des Landes durchzuführen, in dem das Beförderungsmittel zugelassen oder registriert ist. Für die Anerkennung muss die zuständige Behörde darauf achten, dass das Personal der Prüfstelle nach den von der zuständigen Behörde festgelegten Verfahren ordnungsgemäß geschult ist.  
  
Die anerkannten Stellen müssen Messgeräte verwenden, die in einem gemäß der Norm DIN EN 17025:2017 akkreditierten Labor kalibriert worden sind.
5. Übergangsbestimmungen:
  - 5.1 Bereits in Betrieb befindliche Temperaturregistriergeräte, welche den Bestimmungen der Norm DIN EN 12830:1999 entsprechen, dürfen weiter genutzt werden.
  - 5.2 Die Absätze 2, 3 und 4 sind spätestens 12 Monate nach dem [Datum des Inkrafttretens TT/MM/JJJJ] anzuwenden.“

## Denkschrift

### 1. 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), regelt die Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel in hierfür geeigneten Transportbehältnissen. In dem überwiegend technischen Regelwerk werden Prüfanforderungen an unterschiedliche Typen wärmegeprägter Beförderungsmittel (Lkw, Sattelanhänger, Container, Güterwaggons etc.) 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 Absatz 1 des ATP 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. Der Generalsekretär der Vereinten Nationen kann auch Änderungen des ATP-Übereinkommens oder seiner Anlagen vorschlagen, die ihm von der Arbeitsgruppe „Beförderung leicht verderblicher Lebensmittel“ des Binnenverkehrsausschusses der

Wirtschaftskommission für Europa übermittelt worden sind. Die hier in Rede stehende Verordnung enthält Änderungen des ATP, die durch die Zirkularnote des Generalsekretärs der Vereinten Nationen C.N.80.2025.TREATIES-XI.B.22 vom 6. Februar 2025 gegenüber den Vertragsparteien des ATP bekannt gemacht wurden. Entsprechend Artikel 18 Absatz 2 Buchstabe b des ATP hat die Bundesrepublik Deutschland gegenüber dem Generalsekretär der Vereinten Nationen am 5. März 2025 fristgerecht die Erklärung abgegeben, dass Deutschland die Änderungsvorschläge Nr. C.N.80.2025.TREATIES-XI.B.22 vom 6. Februar 2025 zwar anzunehmen beabsichtige, dass die für die Annahme erforderlichen Voraussetzungen in Deutschland jedoch noch nicht erfüllt seien. Da die Änderungen des ATP sachgerecht sind, können sie akzeptiert werden und sind somit in deutsches Recht umzusetzen.

### 2. Besonderes

Die mit Zirkularnote C.N.80.2025.TREATIES-XI.B.22 vom 6. Februar 2025 bekannt gemachten Änderungen beziehen sich auf Änderungen der Anlage 1 einschließlich ihrer Anhänge 1, 2 und 3 sowie der Anlage 2 Anhang 1 des ATP.

Änderungsvorschläge ECE/TRANS/WP.11/251 (Sitzung der WP.11 im Oktober 2023)	
– Anlagen 1 und 2 mit Anhängen	– Redaktionelle Anpassungen
– Anlage 1, Anhang 1, Abschnitt 3	– Korrektur
– Anlage 1, Anhang 2, Absatz 6.2.2 (i)	– Klarstellung zur Anwendung des Pull Down Tests
– Anlage 1, Anhang 2, Absatz 6.2.3	– Einfügung Überschrift
– Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 6.3	– Kürzung der zeitlichen Vorgaben für die Heizleistung mit dem Ziel, Energie zu sparen
– Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 6.4 (ii)	
– Anlage 1, Anhang 2, Abschnitt 8, Muster Nr. 1 A	– Ergänzung der Muster 1 A und 12
– Anlage 1, Anhang 2, Abschnitt 8, Muster Nr. 12	
– Anlage 1, Anhang 3, Teil A	– Änderung Layout Überschrift (fett); Streichung eines veralteten Inkraftsetzungszeitraums

Änderungsvorschläge ECE/TRANS/WP.11/253 (Sitzung der WP.11 im Oktober 2024)	
– Anlage 1, Abschnitt 7	– Klarstellende Anpassung der Begriffsbestimmung von „Beförderungsmittel“
– Anlage 1, Anhang 1, Abschnitt 3 (b)	– Einfügung Komma (betrifft nicht die deutsche Sprachfassung)
	– Redaktionelle Anpassung (betrifft nicht die deutsche Sprachfassung)
– Anlage 1, Anhang 1, Abschnitt 3 (c)	– Redaktionelle Anpassung (betrifft nicht die deutsche Sprachfassung)
– Anlage 1, Anhang 2, Absatz 2.2.1	– Redaktionelle Anpassung (betrifft nicht die deutsche Sprachfassung)
– Anlage 1, Anhang 2, Absatz 3.2.8	– Klarstellung zum Luftvolumenstrom
– Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 5.1	– Klarstellende Definition für Mehrtemperatur-Beförderungsmittel
– Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 6.2	– Klarstellende Definition für Mehrtemperatur-Beförderungsmittel
– Anlage 1, Anhang 2, Absatz 6.2.2	– Korrektur; Wiederherstellung der beabsichtigten Bedeutung von Abschnitt 6.2.2 Ziffer ii
– Anlage 1, Anhang 2, Abschnitt 7	– Klarstellende Definition für Mehrtemperatur-Beförderungsmittel

<b>Änderungsvorschläge ECE/TRANS/WP.11/253 (Sitzung der WP.11 im Oktober 2024)</b>	
– Anlage 1, Anhang 2, Unterabschnitt 7.1	– Klarstellende Anpassung der aktuellen Begriffsbestimmung von Beförderungsmitteln mit mehreren Kammern – Klarstellende Definition für Mehrtemperatur-Beförderungsmittel
– Anlage 1, Anhang 2, Absatz 7.3.4	– Begriffliche Klarstellung (betrifft nicht die deutsche Sprachfassung)
– Anlage 1, Anhang 2, Absatz 7.3.7	– Einführung neuer Definitionen für Trennwände
– Anlage 1, Anhang 2, Abschnitt 8	– Deutscher Vorschlag – Klarstellung zum Testbericht 14 – Redaktionelle Anpassung (betrifft nicht die deutsche Sprachfassung)
– Anlage 2, Anhang 1	– Anforderungen im Zusammenhang mit Temperaturmessgeräten