

**540 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates VIII. GP.**

10. 11. 1958.

**Regierungsvorlage.****Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den grenzüberschreitenden Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Straßen.**

Der Bundespräsident der Republik Österreich und der Schweizerische Bundesrat, von dem gleichen Wunsche geleitet, den Straßenverkehr zwischen den beiden Staaten zu regeln, haben beschlossen, zu diesem Zwecke ein Abkommen über den grenzüberschreitenden Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Straßen abzuschließen, und haben zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

Der Bundespräsident der Republik Österreich:  
Herrn Dr. Johannes Coreth,  
außerordentlichen und bevollmächtigten Botschafter,

Der Schweizerische Bundesrat:  
Herrn Bundesrat Max Petitpierre,  
Chef des Eidgenössischen Politischen Departements,

die nach Austausch ihrer in guter und gehöriger Form befundenen Vollmachten folgendes vereinbart haben:

**I. Allgemeine Bestimmungen.****Artikel 1.**

Der Motorfahrzeugverkehr und die Transporte auf der Straße zwischen Österreich und der Schweiz unterstehen den Bestimmungen dieses Abkommens. Vorbehalten bleiben die internationalen Verträge, denen beide Staaten beigetreten sind, soweit sie Fragen regeln, die in diesem Abkommen nicht behandelt werden oder freier Bestimmungen enthalten. Im übrigen unterliegen Verkehr und Beförderung auf der Straße — namentlich auch hinsichtlich des Zolles und der Polizei — den Gesetzen und Vorschriften des Vertragsstaates, auf dessen Gebiet sie stattfinden.

**II. Personentransport.****Verwendung von Personenwagen zu unentgeltlichem Transport.****Artikel 2.**

Die unentgeltliche Beförderung von Personen mit Personenwagen unterliegt diesem Abkommen nur hinsichtlich der Artikel 11, 12 und 13.

**Gewerbsmäßiger Gelegenheitsverkehr mit Autobussen und Personenwagen.****Artikel 3.**

Die gewerbsmäßige, jedoch nicht regelmäßige Beförderung von Personen mit Motorfahrzeugen, die in einem der Vertragsstaaten zur Personenbeförderung zugelassen sind, ist im Gebiete des anderen Staates ohne Bewilligung zulässig, wenn dieselben Personen in demselben Fahrzeug befördert werden und es sich

- a) um eine Rundreise handelt, die im Lande, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, beginnt und wieder endigt;
- b) um eine Reise handelt, die in einem Lufthafen des Landes, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, beginnt und in einem anderen derartigen Hafen im anderen Land endigt und das Fahrzeug leer zum Abfahrtsort zurückkehrt.

**Artikel 4.**

(1) Auf die Beförderung mit Personenwagen bis zu 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz finden die Beschränkungen des Artikels 3 Buchstaben a) und b) keine Anwendung. Jedoch ist die Beförderung mit Personenwagen nur gestattet, wenn im anderen Vertragsstaat keine neuen Reisenden aufgenommen werden.

(2) Das Verbot, auf dem Gebiet des anderen Vertragsstaates neue Reisende aufzunehmen, gilt nicht für Personenwagen bis zu 8 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz, sofern der Unternehmer seinen Geschäftssitz innerhalb einer Zone von 10 km beiderseits der Grenze hat, die Fahrt auf Bestellung und nur in einem Bereich von nicht mehr als 10 km diesseits und jenseits der Grenze durchgeführt wird und die Fahrgäste nicht im anderen Vertragsstaat abgesetzt werden. Die Distanz von 10 km wird von der Grenzübergangsstelle aus gemessen.

**Artikel 5.**

(1) Gewerbsmäßige, nicht regelmäßige Beförderungen von Personen, die nicht den Vorschriften von Artikel 3 und 4 entsprechen, bedürfen im Einzelfall der Bewilligung des anderen Vertragsstaates.

(2) Der Antrag auf die Erteilung der Bewilligung ist vom Unternehmer in zweifacher Aus-

2

fertigung an die zuständige Behörde des Vertragsstaates zu richten, in dem er seinen Geschäftssitz hat. Die Bewilligung kann nur erteilt werden, wenn das Einverständnis des Vertragsstaates vorliegt, in dem der Unternehmer seinen Geschäftssitz hat.

#### **Linienmäßiger Personenverkehr.**

##### **Artikel 6.**

(1) Für die grenzüberschreitende linienmäßige Beförderung von Personen gelten die in beiden Vertragsstaaten bestehenden gesetzlichen Vorschriften.

(2) Gesuche um eine Konzession zur linienmäßigen Beförderung von Personen über die Grenze sind an die zuständige Behörde des Staates zu richten, in welchem das Fahrzeug zugelassen ist. Die Gesuche samt einer Stellungnahme der zuständigen Behörde des Heimatstaates sind dem anderen Vertragsstaat zu übermitteln.

(3) Die Konzession für die linienmäßige Beförderung von Personen über die Grenze wird erst erteilt, wenn die zuständigen Behörden der Vertragsstaaten über die Zweckmäßigkeit, die Notwendigkeit und über die wichtigsten Konzessionsbedingungen der Linie einig geworden sind und der Grundsatz der Gegenseitigkeit gewahrt ist.

Wird in einem Vertragsstaat eine Linie eingestellt, ist der andere Vertragsstaat davon zu benachrichtigen.

#### **Transitlinienverkehr.**

##### **Artikel 7.**

(1) Als Transitlinienverkehr im Sinne dieses Abkommens gilt der Verkehr von einem der Vertragsstaaten durch den anderen Vertragsstaat in einen dritten Staat, ohne daß im durchfahrenen Staat Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden.

(2) Für die Erteilung der Berechtigung (Genehmigung, Konzession) eines solchen Transitlinienverkehrs gelten die nationalen Gesetze des durchfahrenen Staates. Anträge sind bei der zuständigen Behörde des Heimatstaates einzureichen; diese übersendet sie mit einer Stellungnahme der zuständigen Behörde des anderen Vertragsstaates.

#### **III. Transport von Gütern.**

##### **Artikel 8.**

(1) Mit Motorfahrzeugen, die in einem der Vertragsstaaten eingetragen sind, ist es Unternehmern, die zur Güterbeförderung befugt sind, gestattet:

- a) Sachen von oder nach einem Vertragsstaat zu befördern;

- b) Sachen im Transit durch den anderen Vertragsstaat zu befördern.

(2) Durch Vereinbarung kann jedoch die Ausweis- oder Bewilligungspflicht eingeführt werden.

#### **IV. Landesinterne Transporte.**

##### **Artikel 9.**

Beförderungen von Gütern und gewerbsmäßige Personenbeförderungen, die in einem der Vertragsstaaten beginnen und im selben Staate enden, sind mit Motorfahrzeugen, die im anderen Vertragsstaate zugelassen sind, verboten.

##### **Artikel 10.**

Das Verbot von Artikel 9 gilt nicht für den land- und forstwirtschaftlichen Bewirtschaftungsverkehr gemäß Artikel 2 lit. (1) Absatz 1 des österreichisch-schweizerischen Abkommens über den Grenzverkehr vom 30. April 1947.

#### **V. Führer- und Fahrzeugausweise.**

##### **Artikel 11.**

(1) Motorfahrzeuge, die im Gebiet des einen Vertragsstaates eingetragen sind, werden zum vorübergehenden Verkehr auf dem Gebiet des anderen Vertragsstaates zugelassen, wenn der nationale Zulassungsschein vorliegt und das Fahrzeug mit den nationalen Polizeikennzeichen versehen ist. Das Fahrzeug muß außerdem das dem Polizeikennzeichen entsprechende internationale Unterscheidungszeichen tragen.

(2) Die nationalen Führerscheine jedes Vertragsstaates berechtigen den Inhaber, der sich vorübergehend im Gebiet des anderen Vertragsstaates aufhält, Motorfahrzeuge der Kategorie zu führen, für die der Führerschein gilt, ohne Rücksicht darauf, wo das Fahrzeug eingetragen ist. Ein für die Führung von Kraftfahrzeugen angestellter Arbeitnehmer, kann sich bei der Ausübung seines Berufes auf diese Bestimmung nur berufen, sofern das Fahrzeug in einem anderen als dem Besuchslande eingetragen ist. Die Berechtigung entfällt ganz allgemein, sobald der Betreffende seinen ständigen Wohnsitz in das Besuchsland verlegt.

(3) Das Recht, von den nationalen Führerscheinen eines Vertragsstaates auf dem Gebiet des anderen Gebrauch zu machen, kann nach den Vorschriften des Besuchslandes, allenfalls im Einklang mit den Bestimmungen der jeweils geltenden internationalen Abkommen, entzogen werden. Die Entziehung ist mit einer Darstellung des Sachverhaltes der zuständigen Zentralstelle des Herkunftslandes so bald als möglich zu melden, sofern die Person, der der Führerschein entzogen wurde, nicht Staatsbürger des Staates ist, der die Entziehung ausgesprochen hat.

## VI. Versicherung.

### Artikel 12.

(1) Bei der Einreise von Motorfahrzeugen aus dem Gebiet des einen Vertragsstaates in das Gebiet des anderen kann jeder Staat vom Halter des Motorfahrzeuges verlangen, daß in angemessener Weise Sicherheit geleistet wird für die Deckung des Schadens, den das Fahrzeug verursachen könnte. Die verlangte Sicherheit darf nicht höher sein als die von den Haltern oder Führern der einheimischen Fahrzeuge der gleichen Kategorie geforderte. Die Sicherheit kann geleistet werden durch die Internationale Versicherungskarte oder auf eine andere Weise, die vom Staat, der die Sicherheit verlangt, anerkannt ist. Wird keine solche Sicherheit geleistet, so kann der Motorfahrzeugführer zur Entrichtung eines angemessenen, zur Deckung allfälliger Schäden dienenden Beitrages verhalten werden.

(2) Jeder Vertragsstaat kann die Erteilung der Konzession für regelmäßige Fahrten an Unternehmungen des anderen Vertragsstaates davon abhängig machen, daß ihm die Erklärung einer in seinem Gebiet zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Haftpflichtversicherungsgesellschaft vorgelegt wird, wonach diese Unternehmung bei Unfällen auf Linienfahrten im Gebiet des betreffenden Vertragsstaates die Schäden nach den für die im Unfall-Land eingetragenen Fahrzeuge geltenden Haftungs- und Versicherungsbestimmungen deckt, sei es auch auf Rechnung eines im Gebiet des anderen Vertragsstaates tätigen Haftpflichtversicherers.

## VII. Abgaben.

### Artikel 13.

(1) Motorfahrzeuge, die in einem Vertragsstaat eingetragen sind, können im anderen Vertragsstaat frühestens nach einem Aufenthalt von mindestens 90 aufeinanderfolgenden Tagen seit dem letzten Überschreiten der Grenze einer Kraftfahrzeugsteuer unterworfen werden. Diese kann dann für die ganze Aufenthaltsdauer erhoben werden.

(2) Die Konzessions-, Stempel- und Verwaltungsabgaben richten sich nach dem Recht des Staates, der sie erhebt.

(3) Die Steuern, Gebühren und sonstigen Abgaben, die ein Vertragsstaat auf die im Gebiete des anderen eingetragenen Fahrzeuge oder auf Beförderungsleistungen von Unternehmern des anderen Vertragsstaates erhebt, dürfen jene nicht übersteigen, die den in seinem Gebiet eingetragenen Fahrzeugen oder seinen Unternehmern auferlegt sind. Über die Durchführung dieser Bestimmung werden sich die zuständigen Behörden der beiden Vertragsstaaten gegenseitig unterrichten.

## VIII. Schlußbestimmungen.

### Artikel 14.

(1) Dieses Abkommen ersetzt das Übereinkommen zwischen Österreich und der Schweiz, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, einschließlich der der allgemeinen Benützung zugänglichen Betriebe zur gemeinsamen Personenbeförderung vom 21. November 1936.

(2) Das Abkommen wird für unbestimmte Zeit geschlossen. Es kann jederzeit von jedem der beiden Vertragsstaaten mit einer Frist von 3 Monaten zum Ablauf des Kalenderjahres gekündigt werden.

(3) Das Abkommen wird ratifiziert und die Ratifikationsurkunden werden in Wien ausgetauscht werden. Es tritt mit dem Tage des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Zu Urkund dessen haben die Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

Geschehen in Bern, den 22. Oktober 1958, in doppelter Ausfertigung.

Für die Republik Österreich:

**Dr. Johannes Coreth m. p.**

Für die Schweizerische Eidgenossenschaft:

**Max Petitpierre m. p.**



## Erläuternde Bemerkungen.

### Allgemeiner Teil.

Zwischen Österreich und der Schweiz besteht auf dem Gebiete des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs das „Übereinkommen zwischen Österreich und der Schweiz, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen einschließlich der der allgemeinen Benützung zugänglichen Betriebe zur gemeinsamen Personenbeförderung“ vom 21. November 1936, welches im Jahre 1949 im Einvernehmen der beiden Vertragsstaaten als weiter anwendbar erklärt worden ist.

Zwischen den zuständigen österreichischen und schweizerischen Regierungsstellen wurden im Juli 1957 in Bern Verhandlungen mit dem Ziele aufgenommen, dieses Übereinkommen im Hinblick auf die geänderten Verhältnisse des modernen Straßenverkehrs sowie die geänderte innere Rechtslage in beiden Vertragsländern durch ein neues Abkommen zu ersetzen.

Diese Verhandlungen, welche in der Zeit vom 3. bis 5. Juli 1958 in Wien fortgesetzt und abgeschlossen wurden, führten zur Ausarbeitung und Paraphierung eines „Abkommens zwischen der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den grenzüberschreitenden Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Straßen“, welches das vorerwähnte Übereinkommen vom 21. November 1936 ersetzen soll.

### Besonderer Teil.

#### Zu Artikel 1:

Dieser Artikel legt den Anwendungsbereich des Abkommens fest. Er bezieht sich auf den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Straße zwischen Österreich und der Schweiz. Der Ausdruck „Motorfahrzeug“, der der österreichischen Gesetzessprache zwar fremd ist, ist auf schweizerischen Wunsch akzeptiert worden, da kein Zweifel bestehen kann, daß unter „Motorfahrzeug“ ein „Kraftfahrzeug“ im österreichischen Sinn zu verstehen ist. Die Verhandlungen sind nach dem Grundsatz geführt worden, die freiheitliche Tendenz des noch geltenden österreichisch-schweizerischen Übereinkommens vom

21. November 1936, kundgemacht im Bundesgesetzblatt Nr. 284/1937, beizubehalten und auch den im Pariser Übereinkommen vom 24. April 1926, betreffend den Verkehr von Kraftfahrzeugen, kundgemacht im Bundesgesetzblatt Nr. 304/1930, enthaltenen Grundsätzen Rechnung zu tragen. Die Anführung der Polizei- und Zollvorschriften ist nur beispielsweise. Damit ist einem besonderen Wunsch der Schweizer Delegation, gegen den österreichischerseits keine Bedenken obwalten, entsprochen worden.

#### Zu Artikel 2:

Das Schwergewicht des Abkommens liegt in der Regelung des gewerblichen Straßenverkehrs. Hinsichtlich der nicht gewerbsmäßigen Beförderung von Personen auf der Straße beschränkt sich das Abkommen auf Bestimmungen über Führerscheine, Fahrzeugausweise (Zulassungsscheine), Versicherung und Abgaben. Im übrigen wird auf die Bemerkungen zu den Artikeln 11 bis 13 verwiesen.

#### Zu Artikel 3:

Der Gelegenheitsverkehr, also die nicht linienmäßige gewerbsmäßige Beförderung von Personen auf der Straße, wird im Einklang mit den sogenannten „Freiheiten der Straße“ geregelt. Der Pendelverkehr ist nicht eigens erwähnt worden, da die Rechtslage in Österreich und in der Schweiz verschieden ist. Die Delegationen haben sich aber außerhalb des Abkommens über die Handhabung in der Praxis ausgesprochen.

#### Zu Artikel 4:

In diesem Artikel sind Ausnahmebestimmungen zugunsten der Beförderung mit Personenzug bis zu neun Sitzplätzen, einschließlich Lenkersitz, aufgenommen worden. Im wesentlichen ist hievon der gewerbliche Gelegenheitsverkehr mit Personenzug (Mietwagen-gewerbe mit Personenzug und Taxigewerbe) in den Grenzzonen betroffen. Diese Bestimmung trägt dem regen Personenzugverkehr zwischen Vorarlberg und der östlichen Schweiz Rechnung.

**Zu Artikel 5:**

Hierher gehören vor allem die sogenannten Leereinfahrten, bei denen Reisende erst im anderen Land aufgenommen werden sollen. Ein derartiger Abholverkehr bedarf, wie dies übrigens auch in allen ähnlichen bisherigen bilateralen Abkommen geregelt ist, der im Einzelfall zu erteilenden Bewilligung des Staates, in dessen Gebiet die Reisenden abgeholt werden sollen.

**Zu Artikel 6:**

In dieser Bestimmung wird der Grundsatz aufgestellt, daß die linienmäßige Beförderung von Personen den in beiden Vertragsstaaten bestehenden nationalen Vorschriften unterliegt.

Konzessionsbehörde ist die zuständige Behörde des Vertragsstaates, in welchem das Fahrzeug zugelassen ist. Die Konzession wird erst erteilt, wenn sich die zuständigen Behörden beider Vertragsstaaten über die Zweckmäßigkeit, die Notwendigkeit und die wichtigsten Konzessionsbedingungen der Linien einig geworden sind und überdies der Grundsatz der Gegenseitigkeit gewahrt ist.

**Zu Artikel 7:**

Dieser Artikel umschreibt den Begriff des Transitlinienverkehrs im Sinne dieses Abkommens und statuiert, daß für die Konzessionserteilung die nationalen Bestimmungen des durchfahrenen Staates gelten.

**Zu Artikel 8:**

Der gewerbliche Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Straße zwischen Österreich und der Schweiz war schon bisher auf Grund des geltenden Abkommens vom 21. November 1936 nicht an eine Bewilligung des Einfahrtslandes gebunden. Bei der gegenwärtigen wirtschaftlichen Lage besteht nach einhelliger Auffassung der Beteiligten keine Veranlassung, eine Änderung dieses Zustandes herbeizuführen; doch bietet Artikel 8 Abs. 2 die ausdrückliche Möglichkeit, ohne Kündigung des Gesamtabkommens eine Reglementierung des gewerblichen Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen durch Verwaltungsvereinbarung einzuführen.

**Zu Artikel 9:**

Dieser Artikel enthält ein generelles Verbot des sogenannten Orts- und Unterwegsverkehrs. Die Fassung steht im Einklang mit allen bisherigen derartigen, von Österreich abgeschlossenen bilateralen Abkommen.

**Zu Artikel 10:**

Hiedurch wird der land- und forstwirtschaftliche Bewirtschaftungsverkehr von dem im Artikel 9 enthaltenen Verbot ausgenommen.

**Zu Artikel 11:**

Eine ähnliche Bestimmung über die Anerkennung des nationalen Zulassungsscheines fand sich schon im IV. Abschnitt des 1936-Abkommens.

**Zu Abs. 2:**

Die Anerkennung des nationalen Führerscheines war auch bereits im IV. Abschnitt des 1936-Abkommens enthalten. Eine Erweiterung ist insofern gegeben, als der Führerschein auch zur Lenkung solcher Fahrzeuge berechtigt, die nicht in dem Staat zugelassen sind, von dem der Führerschein ausgegeben wurde. Aus sozialpolitischen Gründen gilt diese Erweiterung jedoch nicht für Berufskraftwagenlenker.

**Zu Abs. 3:**

Auch die Möglichkeit, die Anerkennung des heimischen Führerscheines zu versagen, war bereits im mehrfach erwähnten Abkommen vorgesehen. Sie entspricht im übrigen auch dem Artikel 10 des Pariser Übereinkommens über den Verkehr von Kraftfahrzeugen aus 1926 und dem Artikel 24 des Genfer Abkommens über den Straßenverkehr aus 1949.

Neu ist, daß die Meldung über die Entziehung des Führerscheines zu erfolgen hat und daß eine Sachverhaltsdarstellung, die zur Entziehung geführt hat, dem anderen Staat mitzuteilen ist. Diese Bestimmung gilt jedoch nicht für den Fall, als die Entziehung des Führerscheines einen Staatsbürger des eigenen Staates betroffen hat. Diese Mitteilung des Sachverhaltes ist vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus sehr zu begrüßen, da dem Staat, der den Führerschein ausgestellt hat, dadurch die Möglichkeit gegeben ist, die Verlässlichkeit des Führerscheininhabers zu überprüfen.

**Zu Artikel 12:**

Diese Bestimmung regelt die Frage der Versicherung der Kraftfahrzeuge. Abs. 1 stellt nur eine Kodifikation der gegenwärtigen Rechtslage dar und bringt keinerlei Veränderungen. Da beide Staaten die Pflichtversicherung für einreisende ausländische Kraftfahrzeuge kennen, wurde festgehalten, daß der Nachweis über den Bestand dieser Versicherung von den einreisenden Kraftfahrern durch Vorlage der sogenannten „Grünen Karte“ erbracht werden kann. Der für einreisende Kraftfahrzeuge vorgeschriebene Umfang der Versicherung darf den für inländische Kraftfahrzeuge vorgeschriebenen Umfang nicht überschreiten. Wenn ein Lenker die „Grüne Karte“ nicht vorweisen kann, kann er zur Entrichtung eines Beitrages verhalten werden, der zur Deckung der Schäden verwendet wird. Der zweite Absatz des Artikels 12 findet auf Autobusunternehmen Anwendung, die im Linienverkehr

die Grenze überschreiten. Für die hiebei verwendeten Fahrzeuge kann bereits anlässlich der Konzessionserteilung der Versicherungsnachweis verlangt werden, während nach Abs. 1 der Versicherungsnachweis bei der Einreise zu erbringen ist.

#### **Zu Artikel 13:**

Die in diesem Artikel enthaltenen abgabenrechtlichen Bestimmungen entsprechen im wesentlichen den Vorschriften des III. Abschnittes des Übereinkommens zwischen Österreich und der Schweiz, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen einschließlich der der allgemeinen Benützung zugänglichen Betriebe zur gemeinsamen Personenbeförderung vom 21. November 1936, BGBl. Nr. 284/1937.

Durch die in Abs. 1 vorgesehene Kraftfahrzeugsteuerbefreiung bei vorübergehendem Aufenthalt von Kraftfahrzeugen des einen Staates im anderen Staat soll eine ansonsten eintretende Doppelbesteuerung auf dem Gebiete der Kraftfahrzeugsteuer vermieden werden.

Die in Abs. 3 normierte steuerliche Gleichstellung der Fahrzeuge und Beförderungsleistungen von Unternehmern der beiden Vertragsstaaten soll eine Diskriminierung der Vertrags-

ausländer gegenüber den Vertragsinländern durch innerstaatliche Vorschriften verhindern. Es bleibt den Vertragsstaaten überlassen, durch welche innerstaatliche Maßnahmen sie diese Gleichstellung von Vertragsausländern und Vertragsinländern bewirken, jedoch werden sie einander über die Durchführung dieser steuerlichen Gleichstellung unterrichten.

#### **Zu Artikel 14:**

In Abs. 1 wird festgestellt, daß das vorliegende Abkommen das im Bundesgesetzblatt Nr. 284/1937 kundgemachte „Übereinkommen zwischen Österreich und der Schweiz, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen einschließlich der der allgemeinen Benützung zugänglichen Betriebe zur gemeinsamen Personenbeförderung“ vom 21. November 1936, dem Gesetzeskraft zukommt, ersetzt. Diese Bestimmung ist daher Gesetzesändernd.

Das vorliegende, für unbestimmte Zeit geschlossene Abkommen sieht eine dreimonatige Kündigungsfrist zum Ablauf jedes Kalenderjahres vor.

Der letzte Absatz dieses Artikels betrifft die Ratifizierung.