

**PROTOKOLL NR. 4
ÜBER DEN LANDVERKEHR**

ARTIKEL 1

Ziel

Ziel dieses Protokolls ist es, die Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien im Bereich des Landverkehrs und insbesondere des Transitverkehrs zu fördern und zu diesem Zweck zu gewährleisten, dass der Verkehr zwischen den Gebieten und durch die Gebiete der Vertragsparteien in koordinierter Weise entwickelt wird, indem alle Bestimmungen dieses Protokolls vollständig und in gegenseitiger Abhängigkeit voneinander angewandt werden.

ARTIKEL 2

Geltungsbereich

- (1) Die Zusammenarbeit umfasst den Landverkehr, insbesondere den Straßen-, den Schienen- und den kombinierten Verkehr, einschließlich der entsprechenden Infrastruktur.
- (2) In den Geltungsbereich dieses Protokolls fallen in diesem Zusammenhang insbesondere:
- die Verkehrsinfrastruktur im Gebiet der einen oder der anderen Vertragspartei, soweit dies für die Verwirklichung des Ziels dieses Protokolls erforderlich ist,
 - der Zugang zum Straßengüterverkehrsmarkt auf der Grundlage der Gegenseitigkeit,

- die unerlässlichen rechtlichen und administrativen Begleitmaßnahmen, insbesondere in den Bereichen Gewerbe, Steuern, Soziales und Technik,
- die Zusammenarbeit bei der Entwicklung eines Verkehrssystems, das den Bedürfnissen der Umwelt Rechnung trägt,
- ein regelmäßiger Informationsaustausch über die Entwicklung der Verkehrspolitik der Vertragsparteien, insbesondere im Bereich der Verkehrsinfrastruktur.

ARTIKEL 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Protokolls gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) "Transitverkehr der Gemeinschaft" ist die Beförderung von Gütern im Transit durch das Hoheitsgebiet Montenegros in einen oder aus einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft durch ein in der Gemeinschaft niedergelassenes Verkehrsunternehmen.
- b) "Transitverkehr Montenegros" ist die Beförderung von für ein Drittland bestimmten Gütern aus Montenegro oder von für Montenegro bestimmten Gütern aus einem Drittland im Transit durch das Gebiet der Gemeinschaft durch ein in Montenegro niedergelassenes Verkehrsunternehmen.

- c) "kombinierter Verkehr" ist die Beförderung von Gütern, bei der der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechselbehälter oder der Container von mindestens 20 Fuß Länge die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, sofern dieser Abschnitt mehr als 100 km Luftlinie beträgt, zurücklegt, wobei der Straßenzu- oder -ablauf erfolgt:
- Entweder – für die Zulaufstrecke – zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen werden, und dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof bzw. – für die Ablaufstrecke – zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem die Güter entladen werden,
 - oder in einem Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie um den Binnen- oder Seehafen des Umschlages.

INFRASTRUKTUR

ARTIKEL 4

Allgemeine Bestimmung

Die Vertragsparteien kommen überein, beiderseitig koordinierte Maßnahmen zu treffen, um als unverzichtbares Mittel für die Lösung der Probleme, die den Güterverkehr durch Montenegro beeinträchtigen, ein multimodales Verkehrsinfrastrukturnetz aufzubauen; diese Probleme betreffen vor allem die Straßenverbindungen 1, 2b, 4 und 6 zwischen der Grenze zu Kroatien und Bar, zwischen der Grenze zu Bosnien und Herzegowina und der Grenze zu Albanien, zwischen der Grenze zu Serbien und Misici bzw. zwischen Ribaravina und Bac an der Grenze zu Serbien, die Straßenverbindungen 2 und 4 zwischen Podgorica und der Grenze zu Albanien bzw. zwischen der Grenze zu Serbien und Bar, den Hafen Bar und den Flughafen Podgorica, die Bestandteil des regionalen Kernverkehrsnetzes im Sinne der in Artikel 5 genannten Vereinbarung sind.

ARTIKEL 5

Planung

Der Aufbau eines multimodalen regionalen Verkehrsnetzes auf dem Hoheitsgebiet Montenegros, das dem Bedarf Montenegros und Südosteuropas entspricht und die wichtigsten Straßen- und Schienenverbindungen, Binnenwasserstraßen, Binnenhäfen, Häfen, Flughäfen und sonstigen Bestandteile des Netzes umfasst, ist für die Gemeinschaft und Montenegro von besonderem Interesse. Dieses Netz wurde in der Vereinbarung über den Aufbau eines Verkehrsinfrastrukturkernnetzes für Südosteuropa festgelegt, die im Juni 2004 von Ministern aus der Region und der Europäischen Kommission unterzeichnet wurde. Für den Aufbau des Netzes und die Wahl der Prioritäten ist ein Lenkungsausschuss zuständig, der sich aus Vertretern der Unterzeichner zusammensetzt.

ARTIKEL 6

Finanzielle Aspekte

(1) Die Gemeinschaft kann nach Artikel 116 dieses Abkommens einen finanziellen Beitrag zu den in Artikel 5 dieses Protokolls genannten notwendigen Infrastrukturarbeiten leisten. Dieser finanzielle Beitrag kann als Darlehen der Europäischen Investitionsbank oder in jeder anderen Finanzierungsform geleistet werden, die die Beschaffung zusätzlicher Mittel ermöglicht.

(2) Zur Beschleunigung der Arbeiten bemüht sich die Europäische Kommission, soweit wie möglich die Bereitstellung zusätzlicher Mittel zu fördern, z.B. Investitionen einzelner Mitgliedstaaten auf bilateraler Grundlage oder aus öffentlichen oder privaten Mitteln.

SCHIENENVERKEHR UND KOMBINIERTER VERKEHR

ARTIKEL 7

Allgemeine Bestimmung

Die Vertragsparteien treffen die beiderseitig koordinierten Maßnahmen, die für den Ausbau und die Förderung des Schienenverkehrs und des kombinierten Verkehrs erforderlich sind, um zu gewährleisten, dass in Zukunft ein erheblicher Teil des bilateralen Verkehrs und des Transitverkehrs durch Montenegro unter umweltfreundlicheren Bedingungen abgewickelt wird.

ARTIKEL 8

Besondere Infrastrukturaspekte

Im Rahmen der Modernisierung der Eisenbahn Montenegros werden die Maßnahmen getroffen, die für die Anpassung des Systems für den kombinierten Verkehr erforderlich sind, insbesondere hinsichtlich des Ausbaus bzw. der Errichtung von Umschlagterminals, der Lichtraumprofile der Tunnel und der Kapazität, und die umfangreiche Investitionen erfordern.

ARTIKEL 9

Begleitmaßnahmen

Die Vertragsparteien treffen alle Maßnahmen, die für die Förderung des kombinierten Verkehrs erforderlich sind.

Zweck dieser Maßnahmen ist insbesondere,

- die Nutzung des kombinierten Verkehrs durch Verkehrsutzer und Versender zu fördern;
- den kombinierten Verkehr gegenüber dem Straßengüterverkehr wettbewerbsfähig zu machen, insbesondere durch finanzielle Unterstützung durch die Gemeinschaft oder Montenegro im Rahmen ihrer jeweiligen Rechtsvorschriften;
- die Nutzung des kombinierten Verkehrs auf langen Strecken und insbesondere die Nutzung von Wechselbehältern, Containern sowie des unbegleiteten Verkehrs im Allgemeinen zu fördern;

- die Beförderungszeiten im kombinierten Verkehr zu verkürzen und seine Zuverlässigkeit zu erhöhen, insbesondere:
- die Beförderungsfrequenz entsprechend des Bedarfs der Verkehrsutzer und der Versender zu erhöhen;
- die Wartezeiten an den Umschlagterminals zu verringern und deren Produktivität zu erhöhen;
- in geeigneter Weise alle Hindernisse auf den Zu- und Ablaufstrecken zu beseitigen, um den Zugang zum kombinierten Verkehr zu erleichtern;
- gegebenenfalls Gewichte, Abmessungen und technische Merkmale der Spezialausrüstung zu harmonisieren, insbesondere um die notwendige Kompatibilität der Fahrzeugbegrenzungslinien zu gewährleisten, und die Inbetriebnahme dieser Ausrüstung entsprechend dem Verkehrsaufkommen zu koordinieren;
- allgemein sonstige geeignete Maßnahmen zu treffen.

ARTIKEL 10

Aufgabe der Eisenbahnen

Im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten des Staates und der Eisenbahnen empfehlen die Vertragsparteien ihren Eisenbahnen sowohl in Bezug auf den Personenverkehr als auch auf den Güterverkehr,

- die Zusammenarbeit auf bilateraler und multilateraler Ebene und in den internationalen Eisenbahnorganisationen in allen Bereichen zu intensivieren, insbesondere im Hinblick auf die Erhöhung der Qualität und der Sicherheit der Verkehrsdiestleistungen;
- sich gemeinsam um ein Organisationssystem für die Eisenbahnen zu bemühen, das auf der Grundlage fairen Wettbewerbs und unter Wahrung der freien Wahl des Verkehrsnehmers die Verlagerung des Güterverkehrs, insbesondere des Transitverkehrs, von der Straße auf die Schiene fördert;
- die Beteiligung Montenegros an der Umsetzung und Weiterentwicklung des gemeinschaftlichen Besitzstands im Bereich der Entwicklung der Eisenbahnen vorzubereiten.

STRASSENVERKEHR

ARTIKEL 11

Allgemeine Bestimmungen

(1) Hinsichtlich des beiderseitigen Zugangs zum Verkehrsmarkt kommen die Vertragsparteien überein, unbeschadet des Absatzes 2 zunächst die Regelung aufrechtzuerhalten, die sich aus den zwischen den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und Montenegro geschlossenen bilateralen Abkommen oder sonstigen bilateralen völkerrechtlichen Übereinkünften oder, soweit solche Abkommen oder Übereinkünfte nicht bestehen, aus der faktischen Lage im Jahr 1991 ergibt.

Bis zum Abschluss von Abkommen zwischen der Gemeinschaft und Montenegro über den in Artikel 12 vorgesehenen Zugang zum Straßengüterverkehrsmarkt und über die in Artikel 13 Absatz 2 vorgesehene Besteuerung des Straßenverkehrs arbeitet Montenegro mit den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft zusammen, um diese bilateralen Abkommen zu ändern und an dieses Protokoll anzupassen.

(2) Die Vertragsparteien kommen überein, ab Inkrafttreten dieses Abkommens ungehinderten Zugang zum Transitverkehr der Gemeinschaft durch Montenegro und zum Transitverkehr Montenegros durch die Gemeinschaft zu gewähren.

(3) Nimmt der Transitverkehr von Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft infolge der nach Absatz 2 gewährten Rechte in einem Maße zu, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Straßeninfrastruktur oder der Flüssigkeit des Verkehrs auf den in Artikel 5 genannten Achsen verursacht wird oder droht, und treten unter diesen Umständen im Gebiet der Gemeinschaft nahe der Grenze Montenegros Probleme auf, so wird der mit Artikel 121 des Abkommens eingesetzte Stabilitäts- und Assoziationsrat mit der Frage befasst. Die Vertragsparteien können die vorübergehenden nichtdiskriminierenden Ausnahmeregelungen vorschlagen, die zur Begrenzung dieser Beeinträchtigung erforderlich sind.

(4) Erlässt die Gemeinschaft Vorschriften mit dem Ziel, die von in der Europäischen Union zugelassenen Lastkraftwagen ausgehende Verschmutzung zu verringern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, so gilt eine ähnliche Regelung für die in Montenegro zugelassenen Lastkraftwagen, die im Gebiet der Gemeinschaft verkehren. Der Stabilitäts- und Assoziationsrat legt durch Beschluss die erforderlichen Modalitäten fest.

(5) Die Vertragsparteien unterlassen einseitige Maßnahmen, die zu einer Diskriminierung zwischen Verkehrsunternehmen und Fahrzeugen aus der Gemeinschaft und Verkehrsunternehmen und Fahrzeugen aus Montenegro führen könnten. Die Vertragsparteien treffen alle Maßnahmen, die zur Erleichterung des Straßenverkehrs in das Gebiet oder durch das Gebiet der anderen Vertragspartei erforderlich sind.

ARTIKEL 12

Marktzugang

Im Rahmen ihrer internen Rechtsvorschriften verpflichten sich die Vertragsparteien vorrangig zu gemeinsamen Bemühungen um

- Mittel und Wege zur Förderung der Entwicklung eines dem Bedarf der Vertragsparteien entsprechenden Verkehrssystems, das zum einen mit der Vollendung des Binnenmarkts der Gemeinschaft und der Durchführung der gemeinsamen Verkehrspolitik und zum anderen mit der Wirtschafts- und Verkehrspolitik Montenegros vereinbar ist,
- eine endgültige Regelung für den künftigen Zugang der Vertragsparteien zum Straßengüterverkehrsmarkt auf der Grundlage der Gegenseitigkeit.

ARTIKEL 13

Steuern, Mauten und sonstige Abgaben

- (1) Die Vertragsparteien erkennen an, dass die Behandlung der Straßenfahrzeuge im Bereich der Steuern, Mauten und sonstigen Abgaben auf beiden Seiten frei von Diskriminierung sein muss.

(2) Die Vertragsparteien nehmen so bald wie möglich Verhandlungen über ein Abkommen über Straßenverkehrsabgaben auf, das sich auf die einschlägigen Vorschriften der Gemeinschaft stützt. Zweck dieses Abkommens ist insbesondere, den freien Verkehrsfluss im grenzüberschreitenden Verkehr, den schrittweisen Abbau der Unterschiede zwischen den Abgabensystemen der Vertragsparteien und die Beseitigung der sich aus diesen Unterschieden ergebenden Wettbewerbsverzerrungen zu gewährleisten.

(3) Bis zum Abschluss der in Absatz 2 genannten Verhandlungen beseitigen die Vertragsparteien jede Diskriminierung zwischen Verkehrsunternehmen der Gemeinschaft und Montenegros bei der Erhebung von Steuern und Abgaben auf den Betrieb oder den Besitz von Lastkraftwagen sowie bei der Erhebung von Steuern und Abgaben auf Beförderungsvorgänge im Gebiet der Vertragsparteien. Montenegro verpflichtet sich, der Europäischen Kommission auf Ersuchen die Höhe der von ihm erhobenen Steuern, Mauten und sonstigen Abgaben und die Berechnungsweisen mitzuteilen.

(4) Bis zum Abschluss des in Absatz 2 und in Artikel 12 erwähnten Abkommens finden zu den nach Inkrafttreten dieses Abkommens vorgeschlagenen Änderungen bei Steuern, Mauten und anderen Abgaben, einschließlich der Erhebungsverfahren, die auf den Transitverkehr der Gemeinschaft durch Montenegro angewandt werden, vorherige Konsultationen statt.

ARTIKEL 14

Gewichte und Abmessungen

- (1) Montenegro akzeptiert, dass Straßenfahrzeuge, die den Gemeinschaftsnormen für Gewichte und Abmessungen entsprechen, insoweit frei und ungehindert auf den unter Artikel 5 fallenden Strecken verkehren können. In den sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Abkommens wird auf Straßenfahrzeuge, die den geltenden Normen Montenegros nicht entsprechen, frei von Diskriminierung eine Sonderabgabe für den durch die zusätzliche Achslast verursachten Schaden erhoben.
- (2) Montenegro bemüht sich, seine geltenden Vorschriften und Normen für den Straßenbau bis zum Ende des fünften Jahres nach Inkrafttreten dieses Abkommens an die in der Gemeinschaft geltenden Rechtsvorschriften anzulegen, und unternimmt erhebliche Anstrengungen, um in dem genannten Zeitraum die unter Artikel 5 fallenden bestehenden Strecken nach Maßgabe seiner finanziellen Möglichkeiten entsprechend den neuen Vorschriften und Normen auszubauen.

ARTIKEL 15

Umwelt

- (1) Zum Schutz der Umwelt bemühen sich die Vertragsparteien um die Einführung von Normen im Bereich der Abgas-, Partikel- und Lärmemissionen von Lastkraftwagen, die ein hohes Schutzniveau gewährleisten.

(2) Um der Industrie eindeutige Angaben zur Verfügung zu stellen und eine koordinierte Forschung, Planung und Produktion zu fördern, sind abweichende nationale Normen in diesem Bereich zu vermeiden.

Ohne weitere Beschränkungen dürfen im Gebiet der Vertragsparteien Fahrzeuge verkehren, die den Normen entsprechen, die in internationalen Übereinkünften festgelegt sind, in denen auch Umweltfragen behandelt werden.

(3) Zur Verwirklichung der genannten Ziele arbeiten die Vertragsparteien bei der Einführung neuer Normen zusammen.

ARTIKEL 16

Soziale Aspekte

(1) Montenegro gleicht seine Rechtsvorschriften über die Ausbildung des im Straßenverkehr beschäftigten Personals, insbesondere hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter, an die Gemeinschaftsnormen an.

(2) Im Hinblick auf die Weiterentwicklung der Sozialvorschriften koordinieren Montenegro, Vertragspartei des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR), und die Gemeinschaft soweit wie möglich ihre Politik in den Bereichen Lenkzeit, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Fahrer sowie Zusammensetzung der Besatzung.

(3) Die Vertragsparteien arbeiten bei der Anwendung und Durchsetzung der Sozialvorschriften im Bereich des Straßenverkehrs zusammen.

(4) Die Vertragsparteien sorgen für die Gleichwertigkeit ihrer Rechtsvorschriften über die Zulassung zum Beruf des Straßengüterverkehrsunternehmers, um diese Rechtsvorschriften gegenseitig anerkennen zu können.

ARTIKEL 17

Verkehrsbestimmungen

(1) Die Vertragsparteien bündeln ihre Erfahrungen und bemühen sich, ihre Rechtsvorschriften anzugleichen, um den Verkehrsfluss in Spitzenverkehrszeiten (Wochenenden, Feiertage, Reisesaison) zu verbessern.

(2) Allgemein fördern die Vertragsparteien die Einführung, den Ausbau und die Koordinierung eines Informationssystems für den Straßenverkehr.

(3) Sie bemühen sich um eine Angleichung ihrer Rechtsvorschriften über die Beförderung verderblicher Güter, lebender Tiere und gefährlicher Stoffe.

(4) Die Vertragsparteien bemühen sich ferner um die Harmonisierung der technischen Hilfe für Fahrer, der Verbreitung wichtiger Informationen über den Verkehr und andere Fragen, die für Reisende von Interesse sind, sowie der Notdienste, einschließlich der Krankenwagendienste.

ARTIKEL 18

Straßenverkehrssicherheit

- (1) Montenegro gleicht seine Rechtsvorschriften über die Straßenverkehrssicherheit, insbesondere hinsichtlich der Beförderung gefährlicher Güter, spätestens zum Ende des zweiten Jahres nach Inkrafttreten dieses Abkommens an die Rechtsvorschriften der Gemeinschaft an.
- (2) Montenegro, Vertragspartei des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR), und die Gemeinschaft koordinieren soweit wie möglich ihre Politik im Bereich der Beförderung gefährlicher Güter.
- (3) Die Vertragsparteien arbeiten bei der Anwendung und Durchsetzung der Rechtsvorschriften über die Straßenverkehrssicherheit und insbesondere über Führerscheine und Maßnahmen zur Verringerung der Zahl der Straßenverkehrsunfälle zusammen.

VEREINFACHUNG DER FÖRMLICHKEITEN

ARTIKEL 19

Vereinfachung der Förmlichkeiten

- (1) Die Vertragsparteien kommen überein, die Abwicklung des Güterverkehrs auf Schiene und Straße sowohl im bilateralen als auch im Transitverkehr zu vereinfachen.
- (2) Die Vertragsparteien kommen überein, Verhandlungen über ein Abkommen über die Vereinfachung der Kontrollen und Förmlichkeiten im Güterverkehr aufzunehmen.
- (3) Die Vertragsparteien kommen überein, soweit wie nötig gemeinsam tätig zu werden und die Einführung zusätzlicher Vereinfachungsmaßnahmen zu fördern.

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

ARTIKEL 20

Erweiterung des Geltungsbereichs

Kommt eine der Vertragsparteien aufgrund der Erfahrungen mit der Anwendung dieses Protokolls zu dem Schluss, dass weitere Maßnahmen, die nicht in den Geltungsbereich dieses Protokolls fallen, für eine koordinierte europäische Verkehrspolitik von Interesse sind und insbesondere zur Lösung des Transitproblems beitragen können, so unterbreitet sie der anderen Vertragspartei entsprechende Vorschläge.

ARTIKEL 21

Durchführung

- (1) Die Zusammenarbeit der Vertragsparteien findet im Rahmen eines besonderen Unterausschusses statt, der nach Artikel 123 dieses Abkommens eingesetzt wird.
- (2) Dieser Unterausschuss hat insbesondere die Aufgabe,
 - a) Pläne für die Zusammenarbeit im Schienenverkehr und im kombinierten Verkehr, in der Verkehrsforschung und im Umweltschutz auszuarbeiten;

- b) die Anwendung der in diesem Protokoll enthaltenen Beschlüsse zu prüfen und dem Stabilitäts- und Assoziationsausschuss geeignete Lösungen für möglicherweise auftretende Probleme zu empfehlen;
- c) zwei Jahre nach Inkrafttreten dieses Abkommens die Lage beim Ausbau der Infrastruktur und bei den Auswirkungen des freien Transitverkehrs zu prüfen;
- d) die Arbeiten im Zusammenhang mit der Überwachung, der Abschätzung und der Statistik des grenzüberschreitenden Verkehrs, insbesondere des Transitverkehrs, zu koordinieren.

GEMEINSAME ERKLÄRUNG

1. Die Gemeinschaft und Montenegro nehmen zur Kenntnis, dass in der Gemeinschaft für die Typgenehmigung für Lastkraftwagen seit dem 9.11.2006¹ folgende Grenzwerte für Abgas- und Lärmemissionen gelten²:

Grenzwerte für die Europäische Prüfung mit stationärem Fahrzyklus (ESC) und die Europäische Prüfung mit lastabhängigem Fahrzyklus (ELR):

		Kohlen-monoxid g/kWh	Kohlen-wasserstoffe g/kWh	Stickstoff-oxide g/kWh	Partikel g/kWh	Rauch-trübung m^{-1}
Zeile B1	Euro IV	1,5	0,46	3,5	00,02 ⁾	0,5

¹ Richtlinie 2005/55/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. September 2005 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission gasförmiger Schadstoffe und luftverunreinigender Partikel aus Selbstzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen und die Emission gasförmiger Schadstoffe aus mit Flüssiggas oder Erdgas betriebenen Fremdzündungsmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 275 vom 20.10.2005, S. 1).

² Diese Grenzwerte werden wie in den entsprechenden Richtlinien vorgesehen und gemäß ihren möglichen zukünftigen Überarbeitungen aktualisiert.

Grenzwerte für die Europäische Prüfung mit instationärem Fahrzyklus (ETC):

		Kohlen-monoxid	Nicht-Methan-Kohlen-wasserstoffe	Methan	Stickstoff-oxide	Partikel
		(CO) g/kWh	(NMHC) g/kWh	(CH ₄) ^(a) g/kWh	(NOx) g/kWh	(PT) ^(b) g/kWh
Zeile B1	Euro IV	4,0	0,55	1,1	3,5	0,03 ^{a)}

(a) Nur für Erdgasmotoren.

(b) Gilt nicht für mit Gas betriebene Motoren.

2. In Zukunft bemühen sich die Gemeinschaft und Montenegro, die Emissionen von Kraftfahrzeugen dadurch zu verringern, dass Kontrolltechnologie für Fahrzeugemissionen nach dem Stand der Technik angewandt und Kraftstoff von verbesserter Qualität verwendet wird.