



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 04.12.2000
KOM(2000) 799 endelig

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

**om undertegnelse af Interbus-aftalen om lejlighedsvis international personbefordring
med bus**

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND

1. Den 7. december 1995 bemyndigede Rådet Kommissionen til at føre forhandlinger med tredjelande, som er medlemmer af Den Europæiske Transportministerkonference, om en europæisk aftale om lejlighedsvis international personbefordring med bus. Der indledtes forhandlinger med følgende 14 lande: Bosnien-Herzegovina, Bulgarien, Kroatien, Den Tjekkiske Republik, Estland, Ungarn, Letland, Litauen, Moldavien, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien og Tyrkiet.
2. Hovedsigtet var at opnå samme liberaliseringsgrad som i aftalen om lejlighedsvis international personbefordring ad landevej med omnibusser (ASOR), som blev undertegnet i Dublin den 26. maj 1982¹, for visse former for lejlighedsvis kørsel, idet de øvrige former for sådanne transportydelser fortsat er undergivet tilladelse. Behovet for en ny aftale hang sammen med, at ASOR-aftalen var indgået med lande, som siden er blevet medlemmer af Den Europæiske Union. Kun Norge, Tyrkiet og Schweiz var fortsat omfattet af ASOR-aftalen, som ikke gav mulighed for fremtidige tiltrædelser.
3. INTERBUS-aftalen omfatter således de fleste af ASOR-aftalens liberaliseringsforanstaltninger med tilføjelse af sociale, fiskale og tekniske foranstaltninger baseret på princippet om ikke-forskelsbehandling af de forskellige kontraherende parter. Aftalen gælder ikke blot for trafik mellem Fællesskabet og de berørte tredjelande, men også for trafik mellem disse tredjelande indbyrdes, hvorved der sker en vis harmonisering af de fiskale, sociale og tekniske vilkår ud over harmoniseringen af reglerne om markedsadgang. Modsat ASOR-aftalen åbner INTERBUS-aftalen mulighed for tiltrædelse efter aftalens ikrafttræden for CEMT-medlemmer samt for Republikken San Marino, Fyrstendømmet Monaco og Fyrstendømmet Andorra. INTERBUS-aftalen træder i stedet for de bilaterale aftaler, der er indgået mellem de kontraherende parter.
4. Der har været afholdt seks forhandlingsrunder med de kontraherende parter i samråd med et udvalg udpeget af Rådet. Under forhandlingerne er aftalens forskellige kapitler blevet drøftet. Tyrkiet har ikke reageret på indbydelserne til at deltage i forhandlingerne. Medlemsstaterne er hver gang blevet indbudt til at deltage som observatører. Der har ligeledes været afholdt møder med eksperter fra medlemsstaterne om visse tekniske aspekter af aftalen. Kommissionen har sendt de successive aftaleudkast til såvel medlemsstaterne som partnerlandene. Ved to lejligheder er aftaleudkastet blevet forelagt Rådets Transportgruppe.
5. En afsluttende forhandlingsrunde fandt sted den 13. april 2000, hvor de tilstedeværende partnerlande erklærede, at de kunne tilslutte sig aftaleteksten. Tolv lande var til stede, hvoraf de seks paraferede aftalen (Bulgarien, Den Tjekkiske republik, Moldavien, Polen, Rumænien og Letland), og de seks øvrige erklærede, at de havde til hensigt at undertegne den (Estland, Litauen, Slovakiet, Slovenien,

¹ Rådets forordning (EØF) nr. 56/83 af 16.12.1982 om gennemførelse af aftalen om lejlighedsvis international personbefordring ad landevej med omnibusser - EFT L 10 af 13.1.1983.

Kroatien, Bosnien-Herzegovina). Ungarn og Tyrkiet deltog ikke i paraferingsceremonien.

6. Aftalen står åben for undertegnelse i perioden 14. april 2000 - 31. december 2000.

2. AFTALENS INDHOLD

7. Princippet om ikke-forskelsbehandling.

Aftalen fastslår generelt, at de kontraherende parter skal sikre, at princippet om ikke-forskelsbehandling finder anvendelse, hvad angår nationalitet, transportvirksomhedens etableringssted samt bussens afgang- eller bestemmelsessted.

8. Markedsadgang.

Følgende former for kørsel kan ifølge aftalen foretages uden særlig tilladelse: kørsel med lukkede døre, kørsel, hvor udturen foretages med passagerer, og hjemturen som tomkørsel, kørsel, hvor udturen foretages som tomkørsel, og alle passagerer optages på samme sted, transitoperationer samt tomkørsel med busser, der udelukkende anvendes til at erstatte en bus, der er beskadiget. Disse transportydelser udføres på grundlag af et kontrol dokument, der udstedes af de kompetente myndigheder, og som svarer til den i aftalen angivne model.

Andre former for lejlighedsvis kørsel kræver tilladelse. De nærmere bestemmelser og procedurer herfor er fastsat i aftalen.

9. Harmonisering af lovgivningen

Ifølge aftalen skal de kontraherende parter anvende tilsvarende bestemmelser for transportvirksomhederne som dem, der er fastsat i Fællesskabets direktiv om adgang til erhvervet (bilag 1 til aftalen).

For så vidt angår de tekniske krav til køretøjerne, er der fastsat en tidsplan for tilpasning til de relevante fællesskabsdirektiver (bilag 2 til aftalen), for at der senest i 2010 kun anvendes busser, der opfylder EURO 1-standarden.

Desuden skal de kontraherende parter, som endnu ikke har taget dette skridt, tiltræde den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR).

10. Fiskale bestemmelser

For at undgå dobbeltbeskatning og opretholde princippet om ikke-forskelsbehandling kan der ikke pålægges skatter og afgifter på cirkulation eller besiddelse af køretøjer eller på transportoperationer på andre aftaleparters territorium. Det fælles udvalg vil udarbejde en fortegnelse over sådanne skatter og afgifter, som kun den aftalepart, på hvis territorium køretøjet er indregistreret, kan opkræve. Derimod opkræves skatter og afgifter på motorbrændstof, moms på transporttjenesteydelser, vejafgifter og brugsafgifter for anvendelsen af infrastruktur uden forskelsbehandling. Denne forpligtelse hindrer imidlertid ikke, at det alt efter, hvor transportoperatøren har sit

hjemsted, kan være forskelligt, hvordan enkelte fiskale procedurer og forpligtelser (f.eks. pligten til at udpege en fiskal repræsentant) og 13. momsdirektiv anvendes.

En begrænset mængde brændstof, som befinder sig i køretøjets brændstoftank, samt smøremidler er fritaget for importafgifter. Også reservedele kan importeres, uden at der skal betales importafgift.

11. Kontrol

De kontraherende parter er ansvarlige for kontrollen af transportoperationerne på deres territorium. Det påhviler dem at efterse, at kontrol dokumenterne er korrekt udfyldt og anvendt i forhold til de udførte transportydelser. De indfører ligeledes et sanktionssystem for overtrædelse af aftalen. Dette kan i alvorlige tilfælde indebære midlertidig inddragelse af tilladelsen til at foretage kørsler på deres territorium.

12. Administration af aftalen

Ifølge aftalen nedsættes der et fælles udvalg bestående af repræsentanter for aftaleparterne. Udvalget har bl.a. til opgave at sikre en korrekt gennemførelse af aftalen samt informationsudvekslingen aftaleparterne imellem. Det skal endvidere tilpasse kontrol dokumenterne til nye foranstaltninger, der vedtages af Fællesskabet, og søge at løse eventuelle tvister, der opstår vedrørende gennemførelsen af aftalen.

13. Nye tiltrædelser

Interbus-aftalen åbner mulighed for tiltrædelse for CEMT-lande efter dens ikrafttræden.

3. KONKLUSION

14. Kommissionen mener, at forhandlingerne har gjort det muligt at nå frem til et aftaleudkast, der er acceptabelt for Fællesskabet. Følgelig foreslår den Rådet:

- (1) at godkende forhandlingsresultatet
- (2) at beslutte at undertegne aftalen.

15. Den forelægger derfor Rådet dette forslag til Rådets afgørelse om undertegnelse af Interbus-aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus mellem Fællesskabet og landene i Central- og Østeuropa.

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om undertegnelse af Interbus-aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1, i forbindelse med artikel 300, stk. 2, første punktum,

under henvisning til forslag fra Kommissionen², og

ud fra følgende betragtning:

Det er nødvendigt at give bemyndigelse til at undertegne Interbus-aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus -

TRUFFET FØLGENDE AFGØRELSE:

Artikel 1

Undertegnelsen, under forbehold af indgåelse, af Interbus-aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus godkendes på Fællesskabets vegne.

Artikel 2

Formanden for Rådet bemyndiges til at udpege de personer, der er beføjet til at undertegne aftalen på Fællesskabets vegne.

Udfærdiget i Bruxelles, den

På Rådets vegne
Formand

² EFT C af , s. .

BILAG

Aftale om lejlighedsvis international personbefordring med bus - INTERBUS-aftalen

AFTALEPARTERNE HAR -

under henvisning til ønsket om at fremme udviklingen af international transport i Europa og navnlig at lette tilrettelæggelsen og driften heraf,

under henvisning til ønsket om at lette turisme og kulturel udveksling mellem aftaleparterne og

ud fra følgende betragtninger:

Agreement on the international Carriage of Passengers by Road by means of Occasional Coach and Bus Services (ASOR - aftalen om lejlighedsvis international personbefordring ad landevej med omnibusser) som blev undertegnet i Dublin den 26. maj 1982 giver ikke mulighed for, at nye parter kan tiltræde;

den erfaring og liberalisering der er opnået ved denne aftale bør bevares;

det er ønskeligt at skabe mulighed for harmoniseret liberalisering af bestemte former for international lejlighedsvis kørsel med bus og transitoperationer i forbindelse hermed;

det er ønskeligt at skabe mulighed for bestemte harmoniserede procedurebestemmelser for ikke-liberaliseret international lejlighedsvis kørsel, der således stadig kræver godkendelse;

det er nødvendigt at fastsætte et højt harmoniseringsniveau, for de tekniske specifikationer, der gælder for busser, der udfører international lejlighedsvis kørsel mellem aftaleparterne for at forbedre færdssikkerheden og for at beskytte miljøet;

det er nødvendigt, at aftaleparterne anvender ensartede foranstaltninger for det arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport;

det er ønskeligt at fastsætte bestemmelser om harmonisering af betingelserne for adgang til erhvervet omfattende personbefordring ad vej;

princippet om ligebehandling af transportvirksomheder, hvad angår nationalitet eller etableringssted, og hvad angår bussens oprindelsessted eller destination betragtes som en grundlæggende betingelse for levering af internationale transportydelse;

det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om ensartede modeller for transportdokumenter, f.eks. kontrol dokumentet for liberaliseret lejlighedsvis kørsel og ligeledes for godkendelses- og ansøgningsformularen for ikke-liberaliseret kørsel for at lette og forenkle inspektionsprocedurer;

det er nødvendigt at fastsætte bestemmelser om bestemte harmoniserede foranstaltninger vedrørende håndhævelse af aftalen, navnlig hvad angår kontrolprocedurer, sanktioner og gensidig bistand;

det er hensigtsmæssigt at fastsætte bestemte procedurer for administration af aftalen for at sikre korrekt håndhævelse og for at muliggøre teknisk tilpasning af bilagene;

fremtidige medlemmer af den europæiske transportministerkonference og bestemte andre europæiske lande skal kunne tiltræde aftalen -

BESLUTTET at fastsætte ensartede bestemmelser om international lejlighedsvis personbefordring med bus og

INDGÅET FØLGENDE AFTALE:

AFSNIT I

Anvendelsesområde og definitioner

Artikel 1 Anvendelsesområde

1. Denne aftale gælder for:
 - a) international lejlighedsvis befordring ad vej af personer, uafhængig af nationalitet:
 - mellem to aftaleparters territorier, eller med udgangspunkt og afslutning på samme aftaleparts territorium og, hvis dette er nødvendigt under en sådan kørsel, i transit gennem en anden aftaleparts territorium eller gennem en ikke-aftaleparts territorium.
 - erhvervmæssig transport, som udføres af en transportvirksomhed, der er etableret på en aftaleparts territorium i henhold til dens love, og som har tilladelse til at foretage transport med bus som international lejlighedsvis kørsel.
 - som bruger busser, der er registreret i den aftalepart, hvor transportvirksomheden er etableret.
 - b) omkørsel med de busser, der anvendes til disse kørsler.
2. Ingen af bestemmelserne i denne aftale må fortolkes således, at de giver mulighed for at transportvirksomheder, der er etableret i en anden aftalepart kan foretage national lejlighedsvis kørsel på en anden aftaleparts territorium.
3. Busser, der er beregnet til passagerbefordring, og som anvendes til at transportere gods med kommercielt formål, er udelukket fra denne aftales anvendelsesområde.
4. Nærværende aftale vedrører ikke lejlighedsvis kørsel for egen regning.

Artikel 2 Ligebehandling

Aftaleparterne sikrer, at princippet om ligebehandling finder anvendelse, hvad angår nationalitet, transportvirksomhedens etableringssted samt bussens afgang- eller bestemmelsessted, navnlig hvad angår bestemmelser vedrørende skatter, som fastsat i afsnit VI samt kontrol og sanktioner, som fastsat i afsnit IX.

Artikel 3 *Definitioner*

I denne aftale forstås ved:

1. "Busser": køretøjer, som i kraft af deres konstruktion og udstyr er egnet til at befordre mere end ni personer, føreren medregnet, og som er bestemt til sådant brug.
2. "International lejlighedsvis kørsel": er kørsel mellem mindst to aftaleparters territorium, og som ikke svarer til definitionen for rutekørsel eller speciel rutekørsel eller definitionen for pendulkørsel. En sådan kørsel mister ikke sin karakter af lejlighedsvis kørsel, fordi den foretages med en vis regelmæssighed.
3. "Rutekørsel": personbefordring efter faste tidsintervaller og langs specificerede ruter, hvor på- og afstigning kan ske ved forud fastsatte stoppesteder. Rutekørsel kan være forpligtet til at respektere tidligere fastsatte køreplaner og tariffer.
4. "Speciel rutekørsel": kørsel som, uafhængigt af hvem der har organiseret den, befordrer bestemte kategorier af passagerer, hvorved andre passagerer udelukkes, hvis en sådan kørsel foretages under de i punkt 3 fastsatte betingelser. Speciel rutekørsel omfatter:
 - befordring af arbejdstagere mellem bopæl og arbejde
 - befordring af skoleelever og studerende til og fra uddannelsesinstitutionen.

Det forhold, at speciel rutekørsel kan variere i henhold til brugernes behov ændrer ikke dens karakter af rutekørsel.

5. "Pendulkørsel": befordring, der ved gentagne ud- og tilbageture bringer en gruppe passagerer, der er organiseret på forhånd, fra samme afgangssted til samme bestemmelsessted. Hver enkelt gruppe, der består af passagerer, der har tilbagelagt udturen, bringes ved en senere tur tilbage til afgangsstedet af samme transportvirksomhed. Ved afgang- og bestemmelsessted forstås henholdsvis det sted, hvor turen påbegyndes, og det sted, hvor turen afsluttes samt i hvert tilfælde steder, der er beliggende inden for en radius på 50 km herfra.

Ved pendulkørsel må ingen passagerer tages op eller sættes af under turen.

Den første returkørsel og den sidste udkørsel i en serie pendulkørsler foretages som tomkørsel.

Klassificering af en transportoperation som pendulkørsel påvirkes ikke af følgende, hvis den sker med aftalepartens eller aftaleparternes kompetente myndigheds godkendelse:

- passagerer foretager returkørslen med en anden gruppe eller en anden transportvirksomhed, uanset bestemmelserne i punkt 5.1.
- passagerer tages op eller sættes af på turen, uanset bestemmelserne i punkt 5.2.

- den første udkørsel og den sidste returkørsel i en række pendulkørsler kan foretages som tomkørsel, uanset bestemmelserne i punkt 5.3.
- 6. "Aftaleparter": de underskrivere, der har accepteret, at de er bundet af denne aftale, og for hvem denne aftale gælder.

Nærværende aftaler gælder de territorier, hvor traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab gælder, og under de betingelser, der er fastsat i denne traktat, samt for BOSNIEN-HERZEGOVINA, BULGARIEN, KROATIEN, DEN TJEKKISKE REPUBLIK, ESTLAND, UNGARN, LETLAND, LITAUEN, MOLDAVIEN, POLEN, RUMÆNIEN, SLOVAKIET, SLOVENIEN OG TYRKIET for så vidt som de har indgået denne aftale.
- 7. "Kompetente myndigheder": de myndigheder, som af Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater og af de andre aftaleparter er blevet pålagt at udføre de opgaver, der er fastsat i afsnit V, VI, VII, VIII og IX i denne aftale.
- 8. "Transit": den del af en transportoperation, der foregår gennem en aftaleparts territorium, uden at passagerer tages op eller sættes af.

AFSNIT II

Betingelser der gælder for transportvirksomheder, der udfører personbefordring ad vej

Artikel 4

1. De aftaleparter, som endnu ikke har gjort dette skal anvende bestemmelser, der svarer til bestemmelserne i det EF-direktiv, der er nævnt i bilag 1.
2. Vedrørende betingelsen om passende økonomisk evne i artikel 3, stk. 3, i nævnte direktiv, kan aftaleparterne anvende et minimumsbeløb, hvad angår kapital og reserver, der ligger under det fastsatte beløb i punkt C indtil den 1.1.2003 eller endda til den 1.1.2005, sidstnævnte dato dog på betingelse af, at en tilsvarende erklæring fremsættes ved ratificering af aftalen med forbehold af betingelserne i den europæiske aftale om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater og bestemte aftaleparter til nærværende aftale.

AFSNIT III

Tekniske specifikationer for køretøjer

Artikel 5

Busser som udfører international lejlighedsvis kørsel omfattet af denne aftale skal overholde de tekniske normer, der er fastlagt i bilag 2.

AFSNIT IV

Markedsadgang

Artikel 6

Liberaliseret lejlighedsvis kørsel

En transportvirksomhed kan foretage følgende former for lejlighedsvis kørsel uden særlig tilladelse på andre aftaleparters territorium end det, hvor virksomheden selv er etableret.

1. Kørsel med lukkede døre (rundture uden optagning af nye passagerer undervejs)
Kørsel der udføres med et og samme køretøj, som på hele strækningen befordrer den samme gruppe passagerer og bringer dem tilbage til afgangsstedet. Afgangsstedet er beliggende på den aftaleparts territorium, hvori transportvirksomheden er etableret.
2. Kørsel, hvor udturen foretages med passagerer, og hjemturen som tomkørsel.
Afgangsstedet er beliggende i den aftaleparts territorium, hvor transportvirksomheden er etableret.
3. Kørsel, hvor udturen foretages som tomkørsel, og alle passagerer optages på samme sted, forudsat en af følgende betingelser er opfyldt:
 - a) passagererne udgør grupper på en ikke-aftaleparts territorium eller en anden aftalepart end den, hvor transportvirksomheden er etableret eller hvor passagererne optages; gruppen er blevet dannet i henhold til en kørselskontrakt før gruppen ankom til sidstnævnte aftaleparts territorium. Passagererne transporteres på den aftaleparts territorium, hvori transportvirksomheden er etableret.
 - b) passagererne er tidligere, af samme transportvirksomhed, under de i punkt 2 nævnte forhold, blevet transporteret ind på den aftaleparts territorium, hvor de igen optages og transporteres ind på den aftaleparts territorium, hvori transportvirksomheden er etableret.
 - c) passagererne har modtaget invitation om at rejse ind på territoriet af en anden aftalepart, idet transportomkostningerne oppebæres af den person, der har udstedt invitationen. Sådanne passagerer skal udgøre en homogen gruppe, som ikke er blevet dannet udelukkende med henblik på at foretage denne bestemte rejse, og som transporteres ind på den aftaleparts territorium, hvor transportvirksomheden er etableret.

Følgende undtages også fra tilladelse:

4. Transitoperationer gennem aftaleparters territorium, der er forbundet med lejlighedsvis kørsel, der er undtaget.
5. Tomkørsel med busser, der anvendes udelukkende til at erstatte en bus, der er beskadiget eller brudt sammen under international kørsel, som er omfattet af denne aftale.

For kørsel, der leveres af transportvirksomheder, der er etableret i Det Europæiske Fællesskab, kan afgangsstedet og/eller destinationen for kørslen være beliggende i

enhver af Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater, uafhængigt af den medlemsstat, hvori bussen er registreret eller den medlemsstat, hvori transportvirksomheden er etableret.

Artikel 7

Ikke-liberaliseret lejlighedsvis kørsel

1. Anden lejlighedsvis kørsel end den i artikel 6 nævnte kræver tilladelse i henhold til artikel 15.
2. For kørsel, der leveres af transportvirksomheder, der er etableret i Det Europæiske Fællesskab, kan afgangsstedet og/eller destinationen for kørslen være beliggende i enhver af Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater, uafhængigt af den medlemsstat, hvori bussen er registreret, eller den medlemsstat, hvori transportvirksomheden er etableret.

AFSNIT V

Bestemmelser på det sociale område

Artikel 8

Hvis parterne til denne aftale ikke allerede har gjort dette, skal de tiltræde den europæiske overenskomst om arbejde, der udføres af det kørende personale i international vejtransport (AETR) af 1. juli 1970 som senere ændret, eller de skal anvende Fællesskabets forordning nr. 3820/85 og 3821/85, således som de er i kraft, når denne aftale træder i kraft.

AFSNIT VI

Bestemmelser om told og skat

Artikel 9

1. Busser, der er beskæftiget med transportoperationer i henhold til denne aftale, er undtaget fra alle køretøjskatter og afgifter, der er pålagt cirkulation og besiddelse af køretøjer samt fra alle særlige skatter og afgifter, der er pålagt transportoperationer på andre aftaleparters territorium.

Busser er ikke undtaget fra betaling af skatter og afgifter på motorbrændstof, moms på transporttjenesteydelser, vejafgifter og brugsafgifter på anvendelsen af infrastruktur.

2. Aftaleparterne sikrer, at vejafgifter og enhver anden form for brugerafgifter ikke pålægges samtidig for samme vejstrækning. Aftaleparterne kan dog også kræve vejafgifter på net, hvor brugsafgifter kræves, for anvendelse af broer, tunneler og bjergpas.

3. Brændstof til busser, som er i de brændstoftanke producenten har installeret til dette formål og under ingen omstændigheder over 600 l samt smøremidler i busser, som udelukkende er beregnet til driften er undtaget fra importafgifter og alle andre skatter og afgifter, som pålægges i andre aftaleparter.
4. Det fælles udvalg, som nedsættes i henhold til artikel 23, udarbejder en fortegnelse over skatter, som i de enkelte aftaleparter område pålægges personbefordring med bus. Denne fortegnelse angiver skatter, der falder ind under bestemmelserne i punkt 1, første sætning, i denne artikel, og som kun kan pålægges i køretøjets registreringsstat. Denne fortegnelse angiver også skatter der falder ind under bestemmelserne i punkt 1, anden sætning, i denne artikel, som kan pålægges af en anden aftalepart end køretøjets registreringsstat. Aftaleparter, som erstatter en skat, der er opført på fortegnelsen med en anden skat af samme art eller af en anden art, skal underrette det fælles udvalg, så man kan foretage de nødvendige ændringer.
5. Reservedele og værktøj, der indføres med henblik på reparation af en bus, der er blevet beskadiget under en international vejtransportoperation, undtages fra told og fra alle skatter og afgifter der er gældende i den anden aftalepart på indførelstidspunktet i henhold til betingelserne i dens bestemmelser om foreløbig tilladelse af sådanne varer. De reservedele, som udskiftes, skal genudføres eller destrueres under den anden aftaleparts kompetente toldmyndigheds kontrol.

AFSNIT VII

Kontroldokumenter til lejlighedsvis kørsel, der er undtaget fra tilladelse

Artikel 10

Levering af de i artikel 6 nævnte tjenesteydelser udføres ved anvendelse af et kontroldokument, der udstedes af den kompetente myndighed i eller en behørigt autoriseret repræsentant for den aftalepart, på hvis område transportvirksomheden er etableret.

Artikel 11

1. Kontroldokumentet består af afrivelige kørselsblade i to eksemplarer, som er samlet i hæfter på hver 25 kørselsblade. Kontroldokumentet skal svare til modellen i bilag 3 til nærværende aftale.
2. Hvert enkelt hæfte og kørselsbladene heri er nummereret. Kørselsbladene er desuden nummereret fra 1 til 25.
3. Teksten på hæftets omslag og på kørselsbladene trykkes i det eller de officielle sprog i den aftalepart, hvori transportvirksomheden er etableret.

Artikel 12

1. Det i artikel 11 nævnte hæfte udstedes i transportvirksomhedens navn; det kan ikke overdrages.
2. Kørselsbladets original medføres i bussen under hele den tur, for hvilken den er udfyldt.
3. Transportvirksomheden er ansvarlig for, at kørselsbladene føres korrekt.

Artikel 13

1. Kørselsbladet udfyldes i to eksemplarer af transportvirksomheden inden hver turs påbegyndelse.
2. Hvad angår passagerernes navne kan transportvirksomheden anvende en tidligere udfyldt liste på et særskilt ark, som tilføjes kørselsbladet. Transportvirksomhedens stempel eller, i påkommende tilfælde, transportvirksomhedens underskrift eller buschaufførens underskrift påføres både listen og kørselsbladet.
3. For kørsel omfattende udturen som tomkørsel, som nævnt i artikel 6, stk. 3, i nærværende aftale, kan passagerlisten, som nævnt i stk. 2, udfyldes, når passagererne optages.

Artikel 14

To eller flere aftaleparters kompetente myndigheder kan i fællesskab beslutte, at det ikke er nødvendigt at udfylde passagerlisten. Antallet af passagerer skal i så tilfælde fremgå af kontroldokumentet.

Det fælles udvalg i henhold til artikel 23 skal underrettes om disse aftaler.

AFSNIT VIII

Tilladelse til ikke-liberaliseret lejlighedsvis kørsel

Artikel 15

1. Tilladelse for hver enkelt lejlighedsvis kørsel, om ikke er liberaliseret i henhold til bestemmelserne i artikel 6, udstedes efter fælles aftale af den aftaleparts kompetente myndighed, på hvis område passagerer tages op eller sættes af samt af de kompetente myndigheder i aftaleparten, hvis område gennemkøres i transit. Hvis afgangstedet eller destinationsstedet er beliggende i en af Det Europæiske Fællesskab medlemsstater, skal transit gennem andre af Fællesskabets medlemsstater kræves der ikke tilladelse for transit gennem de andre medlemsstater.
2. Tilladelsen skal svare til modellen i bilag 5.

Artikel 16
Ansøgning om tilladelse

1. Ansøgning om tilladelse indgives af transportvirksomheden til den aftaleparts kompetente myndigheder, på hvis territorium afgangsstedet er beliggende. Ansøgningen skal svare til modellen i bilag 4.
2. Transportvirksomheden udfylder ansøgningsformularen og vedlægger bevis for, at ansøgeren opfylder betingelserne for at udøve international personbefordring med bus i henhold til artikel 1, stk. 1, litra a), anden tankestreg.
3. De kompetente myndigheder i den aftalepart, på hvis territorium afgangsstedet befinder sig, undersøger ansøgning om tilladelse for den pågældende kørsel og, hvis denne godkendes, fremsender den til de kompetente myndigheder i destinationstaten samt til de kompetente myndigheder i transitstaterne.
4. Som en undtagelse fra artikel 15, stk. 1, kan aftaleparter, hvis territorium gennemkøres i transit, beslutte, at deres tilladelse ikke længere er nødvendig for den pågældende kørsel. Det fælles udvalg i henhold til artikel 23 skal underrettes om denne beslutning.
5. De kompetente myndigheder i den eller de aftaleparter, hvis godkendelse ønskes, skal udstede tilladelsen inden en måned uden forskelsbehandling, hvad angår transportvirksomhedens nationalitet eller etableringssted. Hvis disse myndigheder ikke kan tilslutte sig tilladelsesbetingelserne, informerer de den eller de pågældende kompetente aftaleparters myndigheder om grundene hertil.

Artikel 17

To eller flere aftaleparters kompetente myndigheder kan i fællesskab beslutte at forenkle godkendelsesproceduren, modellen til ansøgning om tilladelse og modellen til tilladelse til lejlighedsvis kørsel mellem disse aftaleparter. Det fælles udvalg i henhold til artikel 23 skal underrettes om disse aftaler.

AFSNIT IX

Kontrol, sanktioner og gensidig bistand

Artikel 18

De i artikel 10 nævnte kontroldokumenter og de i artikel 15 nævnte tilladelser medføres på bussen og skal forevises på enhver godkendt kontrollørs anmodning.

Artikel 19

Aftaleparternes kompetente myndigheder sikrer, at transportvirksomhederne overholder bestemmelserne i denne aftale.

Artikel 20

En attesteret genpart af tilladelse til at køre lejlighedsvis kørsel med bus, som nævnt i artikel 1, stk. 1, litra a), anden tankestreg medføres i køretøjet og skal forelægges på anmodning fra enhver godkendt kontrollør.

Det fælles udvalg i henhold til artikel 23 underrettes om modellen til dette dokument, som udstedes af aftaleparternes kompetente myndigheder.

Artikel 21

Aftaleparternes kompetente myndigheder fastlægger et sanktionssystem for overtrædelse af nærværende aftale. Disse sanktioner skal være effektive, stå i forhold til forseelsen og være afskrækkende.

Artikel 22

1. Når en transportvirksomhed har begået alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelser om vejtransport, navnlig vedrørende køre- og hviletid og færdselssikkerhed, i en medlemsstat, hvor virksomheden ikke er hjemmehørende, som kan føre til inddragelse af tilladelse til at drive passagerbefordring ad vej, skal den pågældende aftaleparts kompetente myndigheder give de kompetente myndigheder i den aftalepart, på hvis område transportvirksomheden er hjemmehørende, alle de oplysninger, de er i besiddelse af, om overtrædelserne og de sanktioner, de har pålagt virksomheden.
2. De kompetente myndigheder i den aftalepart, på hvis territorium de alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelserne vedrørende vejtransport, navnlig om køre- og hviletid og færdselssikkerhed, er forekommet, kan midlertidigt nægte den pågældende transportvirksomhed adgang til sit territorium.

Hvad angår Det Europæiske Fællesskab kan den kompetente myndighed i en medlemsstat kun midlertidigt nægte adgang til sit territorium. De kompetente myndigheder i den aftalepart, hvor transportvirksomheden er hjemmehørende, og det fælles udvalg i henhold til artikel 23 skal underrettes om sådanne foranstaltninger.
3. Hvis en transportvirksomhed har begået alvorlige eller gentagne overtrædelser af bestemmelserne vedrørende vejtransport, navnlig vedrørende køre- og hviletid og færdselssikkerhed, skal de kompetente myndigheder i den aftalepart, hvor transportvirksomheden er hjemmehørende, inddrage tilladelse til at drive passagerbefordring ad vej. Det fælles udvalg i henhold til artikel 23 skal underrettes om sådanne foranstaltninger.
4. Aftaleparterne garanterer transportvirksomhedens ret til at appellere de pålagte sanktioner.

AFSNIT X

Det fælles udvalg

Artikel 23

1. Der nedsættes et fælles udvalg for at lette administrationen af denne aftale. Det fælles udvalg består af repræsentanter for aftaleparterne.
2. Det fælles udvalg mødes første gang inden for seks måneder efter ikrafttrædelse af denne aftale.
3. Det fælles udvalg fastsætter sin egen forretningsorden.
4. Det fælles udvalg mødes på anmodning af mindst en aftalepart.
5. Det fælles udvalg kan kun vedtage beslutninger når to tredjedele af aftaleparterne, inklusive Det Europæiske Fællesskab, er repræsenteret på det fælles udvalgs møder.
6. Det fælles udvalgs beslutninger træffes med enstemmighed af de repræsenterede aftaleparter. Hvis enstemmighed ikke kan opnås, skal de pågældende kompetente myndigheder på anmodning af en eller flere aftaleparter afholde et samrådsmøde inden for seks uger.

Artikel 24

1. Det fælles udvalg sikrer korrekt gennemførelse af denne aftale. Udvalget underrettes om enhver foranstaltning, der vedtages eller skal vedtages med henblik på at gennemføre bestemmelserne i denne aftale.
2. Det fælles udvalg skal navnlig:
 - (a) på grundlag af oplysninger fra aftaleparterne udarbejde en liste over aftaleparternes kompetente myndigheder, som har ansvaret for opgaverne i afsnit V, VI, VII, VIII og IX i denne aftale
 - (b) ændre eller tilpasse kontroldokumenterne og andre dokumentmodeller i denne aftales bilag
 - (c) ændre eller tilpasse bilagene om de tekniske normer, der gælder for busser, samt bilag 1 vedrørende betingelserne for transportvirksomheder, der foretager personbefordring ad vej i artikel 4 med henblik på at indføre foranstaltninger, som i fremtiden vedtages i Det Europæiske Fællesskab
 - (d) udarbejder en fortegnelse over alle toldafgifter, skatter og afgifter som nævnt i artikel 9, stk. 4 og 5
 - (e) ændre eller tilpasse kravene om bestemmelserne på det sociale område i artikel 8 med henblik på at indføre foranstaltninger, som i fremtiden vedtages i Det Europæiske Fællesskab

- (f) løse eventuelle tvister, som opstår vedrørende gennemførelse og fortolkning af denne aftale
 - (g) anbefale yderligere skridt frem mod liberalisering af de former for lejlighedsvis kørsel, som stadig kræver tilladelse.
3. Aftaleparterne skal træffe de nødvendige foranstaltninger til at håndhæve beslutninger, der er vedtaget af det fælles udvalg i overensstemmelse med deres egne interne procedurer.
 4. Hvis man ikke kan nå til enighed om at afgøre tvister i henhold til stk. 2, litra f), i denne artikel, kan de pågældende aftaleparter forelægge sagen for et voldgiftspanel. Hver af de pågældende aftaleparter udpeger en voldgiftsmand. Det fælles udvalg udpeger også selv en voldgiftsmand. Voldgiftspanelets beslutninger træffes med flertal. De aftaleparter, som tvisten vedrører, træffer de påkrævede skridt til at gennemføre voldgiftspanelets beslutninger.

AFSNIT XI

Almindelige og afsluttende bestemmelser

Artikel 25 *Bilaterale aftaler*

1. Bestemmelserne i denne aftale erstatter de relevante bestemmelser i aftaler, der er indgået mellem aftaleparterne. Med hensyn til Det Europæiske Fællesskab gælder denne bestemmelse for aftaler mellem enhver af medlemsstaterne og en aftalepart.
2. Aftaleparterne, dog ikke Det Europæiske Fællesskab, kan blive enige om ikke at anvende artikel 5 og bilag 2 i nærværende aftale og i stedet anvende andre tekniske normer for busser, der udfører lejlighedsvis kørsel mellem disse aftaleparter, inklusive transit gennem deres territorier.
3. Med forbehold af artikel 6, bilag 2, erstatter bestemmelserne i denne aftale de relevante bestemmelser i aftaler, der er indgået mellem medlemsstaterne i Det Europæiske Fællesskab og andre aftaleparter.

Bestemmelser om undtagelse fra tilladelse i eksisterende bilaterale aftaler mellem Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater og andre aftaleparter om lejlighedsvis kørsel i artikel 7 kan dog opretholdes og fornyes. De pågældende aftaleparter underretter i så tilfælde øjeblikkeligt det fælles udvalg, der er nedsat i henhold til artikel 23.

Artikel 26 *Undertegnelse*

Denne aftale kan undertegnes i Bruxelles fra den 14. april 2000 til den 31. december 2000 og hos Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union, som er depositar for nærværende aftale.

Artikel 27
Ratificering eller godkendelse og depositar for aftalen

Aftalen godkendes eller ratificeres af de undertegnende parter i henhold til deres egne procedurer. Godkendelses- eller ratificeringsinstrumenterne deponeres af aftaleparterne hos Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union, som underretter alle andre undertegnere.

Artikel 28
Ikrafttrædelse

1. Denne aftale træder i kraft for de aftaleparter, der har godkendt eller ratificeret den, når fire aftaleparter, inklusive Det Europæiske Fællesskab, har godkendt eller ratificeret den, på den første dag i den tredje måned efter den dato, hvorpå det fjerde godkendelses- eller ratificeringsinstrument er blevet deponeret eller endog på den første dag i den sjette måned, dog på betingelse af, at der er blevet foretaget en tilsvarende erklæring på det tidspunkt, hvor aftalen blev ratificeret.
2. For den enkelte aftalepart, der godkender eller ratificerer aftalen efter den i stk. 1 nævnte ikrafttrædelse, træder denne aftale i kraft på den første dag i den tredje måned efter den dato, hvorpå aftaleparten har deponeret sit godkendelses- eller ratificeringsinstrument.

Artikel 29
Aftalens varighed - vurdering af aftalens funktion

1. Denne aftale gælder fem år, at regne fra ikrafttrædelsesdatoen.
2. Aftalen forlænges automatisk for fem år ad gangen for de aftaleparter, som ikke udtrykkeligt giver udtryk for, at de ikke ønsker forlængelse. I så tilfælde underretter de pågældende aftaleparter depositaren herom i henhold til artikel 31.
3. Det fælles udvalg skal før afslutningen af hver enkelt femårsperiode vurdere, hvorledes aftales fungerer.

Artikel 30
Tiltrædelse

1. Aftalen skal efter ikrafttrædelse være åben for tiltrædelse af lande, som er ordinære medlemmer af den Europæiske Transportministerkonference (ECMT - European Conference of Ministers of Transport). Hvis denne aftale tiltrædes af lande, der er parter i Aftalen om Det Europæiske Økonomiske Område, gælder denne aftale ikke for de øvrige parter i Aftalen om Det europæiske Økonomiske Område.
2. Denne aftale kan også tiltrædes af Republikken San Marion, Fyrstendømmet Andorra og Fyrstendømmet Monaco.
3. Når en ny stat tiltræder denne aftale efter den i artikel 28 nævnte ikrafttrædelse, træder aftalen i kraft for denne part på den første dag efter den tredje måned efter deponering af denne stats tiltrædelsesinstrument.

4. En stat, der tiltræder aftalen efter ikrafttrædelsen i henhold til artikel 28 kan få op til tre år til vedtagelse af bestemmelser, der svarer til de i bilag 1 nævnte direktiver. Det fælles udvalg underrettes om sådanne foranstaltninger.

Artikel 31
Opsigelse

En aftalepart kan opsig denne aftale med et års varsel ved samtidig meddelelse til de andre aftaleparter gennem aftalens depositar. Det fælles udvalg underrettes også om grundene til opsigelsen. Aftalen kan dog ikke opsiges de første fire år efter ikrafttrædelse i henhold til artikel 28.

Hvis aftalen opsiges af en eller flere aftaleparter, og antallet af aftaleparter falder under det godkendte antal for den oprindelige ikrafttrædelse i henhold til artikel 28 forbliver aftalen dog i kraft, medmindre det fælles udvalg - der består af de tilbageblevne aftaleparter - træffer anden beslutning.

Artikel 32
Ophør

En aftalepart, der har tiltrådt Den Europæiske Union betragtes fra og med tiltrædelsesdatoen ikke længere som en aftalepart.

Artikel 33
Bilag

Bilagene til denne aftale udgør en integrerende del af aftalen.

Artikel 34
Sprog

Denne aftale, som udfærdiges engelsk, fransk og tysk, idet disse tekster er autentiske, deponeres i Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Unions arkiver, som sender en bekræftet genpart til hver af aftaleparterne.

Den enkelte aftalepart sikrer en korrekt oversættelse af denne aftale på dets officielle sprog. En genpart af denne oversættelse deponeres i Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union.

En genpart af alle oversættelser af aftalen og bilagene sendes af depositaren til alle aftaleparter.

Til bevis herfor har undertegnede befuldmægtigede undertegnet denne aftale.

BILAG 1

Betingelser, der gælder for transportvirksomheder, som udfører personbefordring som nævnt i artikel 4

Der henvises til følgende EF-direktiv i artikel 4:

- Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international eksport (*De Europæiske Fællesskabers Tidende* L 124 af 23.5.1996, s. 1), som senest ændret ved Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 (*De Europæiske Fællesskabers Tidende* L 277 af 14.10.1998, s.17).

BILAG 2

Tekniske normer for busser

Artikel 1

Fra INTERBUS-aftalens ikrafttrædelsesdato for den enkelte aftalepart skal busser, der udfører international lejlighedsvis personbefordring opfylde bestemmelserne i følgende retsakter:

- a) Rådets direktiv 96/96/EF af 20. december 1996 om indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om teknisk kontrol med motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil (*De Europæiske Fællesskabers Tidende L 46 af 17.2.1997, s.1*).
- b) Rådets direktiv 92/6/EØF af 10. februar 1992 om montering og anvendelse af hastighedsbegrænsende anordninger i visse klasser af motorkøretøjer i Fællesskaber (*De Europæiske Fællesskabers Tidende L 57 af 2.3.1992, s.27*).
- c) Rådets direktiv 96/53/EØF af 25. juli 1996 om fastsættelse af de største tilladte dimensioner i national og international trafik og største tilladte vægt i international trafik for visse vej køretøjer i brug i Fællesskabet (*De Europæiske Fællesskabers Tidende L 235 af 17.9.1996, s.59*).
- d) Rådets forordning (EØF) nr. 3821/85 af 20. december 1985 om kontrolapparatet inden for vejtransport (*De Europæiske Fællesskabers Tidende L 370 af 31.12.1985, s.8*) senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 2135/98 af 24.9.1998 (*De Europæiske Fællesskabers Tidende L 274 af 9.10.1998, s 1.*) eller tilsvarende bestemmelser fastsat af AETR-aftalen med tilhørende protokoller.

Artikel 2

Fra INTERBUS-aftalens ikrafttrædelsesdato for den enkelte aftalepart, skal disse aftaleparter, dog ikke Det Europæiske Fællesskab - hvad angår busser, der anvendes til lejlighedsvis international personbefordring - overholde de tekniske krav i følgende EF-direktiver eller tilsvarende FN-ECE-forordninger om ensartede bestemmelser vedrørende typegodkendelse for nye køretøjer og deres udstyr.

Udstyr	FN-ECE Forordning/sidste ændring	EF-Direktiv (oprindeligt-seneste)	Gennemførelsesdato i EU
Udstødningsgas	49/01 49/02, godkendelse A 49/02, godkendelse B	-88/77 -91/542 trin 1 -91/542 trin 2 -96/1	01/10/1993 01/10/1996
Røg	24/03	72/306	02/08/1972
Støj	51/02	-70/157 -84/424 -92/97	01/10/1989 01/10/1996
Bremsesystem	13/09	-71/320 -88/194 -91/422 -98/12	01/10/1991 01/10/1994
Dæk	54	92/23	01/01/1993
Lys	48/01	-76/756 -91/663 -97/28	01/01/1994

Artikel 3

For busser, der udfører følgende kørsel:

- a) kørsel fra enhver EF-medlemsstat (undtagen Grækenland) til enhver part til INTERBUS-aftalen;
- b) kørsel fra enhver part til INTERBUS-aftalen til enhver EF-medlemsstat (undtagen Grækenland);
- c) kørsel fra enhver part til INTERBUS-aftalen til Grækenland i transit gennem en EF-medlemsstat, der udføres af transportvirksomheder, der er etableret i en part til INTERBUS-aftalen,

gælder følgende bestemmelser:

1. Busser registreret første gang før 1.1.1980 kan ikke anvendes til lejlighedsvis kørsel i henhold til nærværende aftale.
2. Busser registreret første gang mellem 1.1.1980 og 31.12.1981 kan kun anvendes til 31.12.2000.
3. Busser registreret første gang mellem 1.1.1982 og 31.12.1983 kan kun anvendes til 31.12.2001.
4. Busser registreret første gang mellem 1.1.1984 og 31.12.1985 kan kun anvendes til 31.12.2002.
5. Busser registreret første gang mellem 1.1.1986 og 31.12.1987 kan kun anvendes til 31.12.2003.
6. Busser registreret første gang mellem 1.1.1988 og 31.12.1989 kan kun anvendes til 31.12.2004.
7. Kun busser registreret første gang fra 1.1.1990 (EURO 0) kan anvendes fra 1.1.2005.
8. Kun busser registreret første gang fra 1.10.1993 (EURO 1) kan anvendes fra 1.1.2007.

Artikel 4

For busser, der udfører følgende kørsel:

- a) kørsel fra Grækenland til parter til INTERBUS-aftalen
- b) kørsel fra parter til INTERBUS-aftalen til Grækenland

gælder følgende bestemmelser:

1. Busser registreret første gang før 1.1.1980 kan ikke anvendes til lejlighedsvis kørsel i henhold til nærværende aftale.
2. Busser registreret første gang mellem 1.1.1980 og 31.12.1981 kan kun anvendes til 31.12.2000.
3. Busser registreret første gang mellem 1.1.1982 og 31.12.1983 kan kun anvendes til 31.12.2001.
4. Busser registreret første gang mellem 1.1.1984 og 31.12.1985 kan kun anvendes til 31.12.**2003**.
5. Busser registreret første gang mellem 1.1.1986 og 31.12.1987 kan kun anvendes til 31.12.**2005**.

6. Busser registreret første gang mellem 1.1.1988 og 31.12.1989 kan kun anvendes til 31.12.**2007**.
7. Kun busser registreret første gang 1.1.1990 (EURO 0) kan anvendes fra 1.1.**2008**.
8. Kun busser registreret første gang fra 1.10.1993 (EURO 1) kan anvendes fra **1.1.2010**.

Artikel 5

For EF-busser i bilateral trafik mellem Grækenland og andre EF-medlemsstater i transit gennem parter til INTERBUS-aftalen gælder nærværende bestemmelser om tekniske normer ikke, men derimod EF-bestemmelser.

Artikel 6

1. Bestemmelser om tekniske normer i bilaterale aftaler eller ordninger mellem EF-medlemsstater og parter til INTERBUS-aftalen om bilateral trafik og transit, som er strengere end bestemmelserne i nærværende aftale kan anvendes til 31. december 2006.
2. De pågældende EF-medlemsstater og parter til INTERBUS-aftalen oplyser det fælles udvalg i henhold til artikel 23 om aftalen og om indholdet af sådanne bilaterale aftaler eller ordninger.

Artikel 7

1. Et dokument, der viser køretøjets første registreringsdato medføres på køretøjet og forelægges på en godkendt inspektørs anmodning. I dette bilag betyder udtrykket "køretøjets første registreringsdato" den dato, køretøjet første gang blev registreret efter konstruktion. Hvis denne registreringsdato ikke foreligger, henvises til konstruktionsdatoen.
2. Hvis bussens oprindelige motor er blevet udskiftet med en ny motor, udskiftes det i stykke 1 nævnte dokument med et dokument, der beviser den nye motors overensstemmelse med de relevante typegodkendelsesbestemmelser, som nævnt i artikel 3.

Artikel 8

1. Med forbehold af den bestemmelse, der henvises til i punkt a) i artikel 1 i dette bilag, kan aftalparterne foretage stikprøvekontrol for at kontrollere at de pågældende busser opfylder bestemmelserne i direktiv 96/96/EF. Udtrykket "stikprøvekontrol"

betyder i dette bilag en uanmeldt og dermed uventet kontrol af en bus, der færdes på en aftaleparts territorium, og som udføres af myndighederne på vejen.

2. Aftaleparternes kompetente myndigheder anvender ved udførelsen af stikprøvekontrol i henhold til dette bilag den checkliste, der foreligger i bilag IIa og II b. En kopi af denne checkliste udfyldt af den kontrollerende myndighed gives til føreren af bussen og vises efter anmodning, så senere kontroller inden for en urimelig kort tidsperiode forenkles eller om muligt undgås.

3. Hvis den motorsagkyndige mener, at bussens vedligeholdelsestilstand er så dårlig, at der er grund til yderligere undersøgelser, kan bussen sendes til kontrol hos et godkendt kontrolcenter i overensstemmelse med artikel 2 i direktiv 96/96/EF.

4. Hvis det ved stikprøvekontrollen konstateres, at bussen ikke opfylder kravene i direktiv 96/96/EF, og derfor må anses for at udgøre en alvorlig risiko for personer i køretøjet og andre trafikanter, kan bussen - med forbehold af andre eventuelle sanktioner - pålægges et øjeblikkeligt køreforbud på offentlige veje.

5. Kontrol ved vejsiden udføres uden forskelsbehandling, hvad angår bussens og førerens nationalitet, etableringssted eller registrering.

CHECKLISTE

1. Kontrolsted
2. Dato.....
3. Tid

4. Køretøjets nationalitetsmærke og registreringsnummer
5. Køretøjstype
 - Bus³
6. Virksomhed, der udfører transporten/adresse
.....
7. Nationalitet
8. Fører.....
9. Bruttovægt.....
10. Årsag til nægtet godkendelse:
 - Bremsesystem og komponenter
 - Styreapparat
 - Lamper, lygter og lyssignaler
 - Hjul/nav/dæk
 - Udstødningssystem
 - Røgtæthed (diesel)
 - Gasformige emissioner (benzin)

³ Motorkøretøjer med mindst fire hjul, som anvendes til passagertransport og har mere end 8 siddepladser foruden førerens (klasse M2 og M3).

11. Andet

12. Kontrol udført af myndighed/inspektør

13. Kontrolresultat

- godkendt
- godkendt med små mangler
- alvorlige mangler
- køreforbud

Inspektørs underskrift/titel

Tekniske krav ved stikprøvekontrol

Busser, som defineret i artikel 3, skal holdes i en stand, som myndighederne anser for at være trafiksikker.

Kontrolpunkterne omfatter også punkter, der anses for vigtige for køretøjets sikre og miljøvenlige drift. Foruden enkle funktionskontroller (lygter, lyssignaler, dækkenes tilstand osv.), udføres der særlig kontrol og/eller inspektion af køretøjets bremsesystem og emissioner således:

1. Bremsesystem

Det kræves, at hver enkelt del af bremsesystemet og dets betjeningsanordninger holdes i god og funktionsdygtig stand samt er korrekt justeret.

Bussens bremsesystem skal kunne præstere følgende tre bremsefunktioner:

- (a) På busser og påhængskøretøjer dertil skal der være en driftsbremse, som kan standse køretøjet på en sikker, hurtig og virksom måde under alle lastningsforhold og uanset vejens stigning eller fald;
- (b) På busser og påhængskøretøjer dertil skal der være en parkeringsbremse som kan holde bussen stationær under alle lastningsforhold og uanset vejens stigning eller fald, idet de virksomme bremsekomponenter fastholdes i bremsestilling ad rent mekanisk vej;
- (c) På busser skal der være en sekundær (nød-) bremse, som kan standse bussen under alle lastningsforhold inden for en rimelig afstand, hvis driftsbremsen svigter.

Hvis der opstår tvivl om bussens vedligeholdelsestilstand, kan kontrolmyndighederne kontrollere køretøjets bremsevirkning i henhold til enkelte eller alle bestemmelser i punkt I i bilag II til direktiv 96/96/EF.

2. Udstødning

2.1 Emissioner fra udstødningssystemet

2.1.1 Busser, der er udstyret med styret tænding (benzinmotor)

(a) Hvis udstødningen ikke kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem, såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på en kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder.
2. Visuel inspektion af emissionskontrollsystemet, hvis et sådant forefindes, med henblik på en kontrol af, at det nødvendige udstyr forefindes.

Når motoren under hensyntagen til fabrikantens henvisninger er blevet driftsvarm, måles udstødningens indhold af kulilte (CO) med motoren i tomgangshastighed (ubelastet).

Udstødningsgassens maksimalt tilladte CO-indhold skal svare til det, der er angivet af motorkøretøjsproducenten. Hvis oplysningerne herom ikke foreligger, eller hvis medlemsstaternes kompetente myndigheder beslutter ikke at anvendes disse oplysninger som referenceværdi, må udstødningens indhold af CO ikke overstige følgende:

- for busser, der er registreret eller taget i brug første gang mellem den dato, hvor aftaleparterne krævede, at busserne skulle være i overensstemmelse med direktiv 70/220/EØF⁴ og den 1. oktober 1986: CO - 4,5 volumenprocent
- for busser, der er registreret eller taget i brug første gang efter den 1. oktober 1986: CO - 3,5 volumenprocent.

(b) Hvis udstødningen kontrolleres af et avanceret emissionskontrollsystem såsom en trevejskatalysator med lambdasonde:

1. Visuel inspektion af udstødningssystemet med henblik på kontrol af, at der ikke findes nogen utætheder, og at alle dele er komplette.
2. Visuel inspektion af emissionskontrollsystemet med henblik på konstatering af, at et nødvendige udstyr forefindes.
3. Bestemmelse af effektiviteten af bussens emissionskontrollsystem ved måling af lambdaværdien og CO-indholdet af udstødningsgassen i overensstemmelse med punkt 4 eller i overensstemmelse med de af fabrikanten valgte og godkendte fremgangsmåder på tidspunktet for typegodkendelsen. Motoren bør forinden gøres driftsvarm i henhold til motorkøretøjsfabrikantens anvisninger for hver enkelt kontrol.
4. Emissioner fra udstødningsrøret - grænseværdier.

Måling ved tomgangshastighed:

Udstødningsgassens maksimalt tilladte CO-indhold svarer til det, der er angivet af busfabrikanten. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, må de maksimalt tilladte CO-indhold ikke overstige 0,5 volumenprocent.

Måling ved et højere tomgangsomdrejningstal med ubelastet motor, idet motorens omdrejningstal mindst skal være 2000 min⁻¹:

CO-indhold: må ikke overstige 0,3 volumenprocent.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller i overensstemmelse med fabrikantens anvisninger.

⁴ Council Directive 70/220/EEC of 20 March 1970 on the approximation of the laws of the Member States relating to measures to be taken against air pollution by emissions from motor vehicles (OJ L 76, 9.3.1970, p.1) and corrigendum (OJ L 81, 11.4.1970, p. 15), as last amended by European Parliament and Council Directive 94/12/EC (OJ L 100, 19.4.1994, p. 42).

2.1.2 Busser, der er udstyret med kompressionstændingsmotor (dieselmotor)

Måling af udstødningsskubens røgtæthed ved et højere omdrejningstal, (ubelastet, dvs. motoren accelereres fra tomgangsomedrejningstallet op til det højeste regulerede omdrejningstal). Røgtæthedsniveauet må ikke overstige det niveau, der er angivet på skiltet i overensstemmelse med direktiv 72/306/EØF⁵. Hvis disse oplysninger ikke foreligger, eller hvis aftaleparternes kompetente myndigheder beslutter sig til ikke at anvende denne referenceværdi, må følgende grænseværdier for den maksimale absorptionskoefficient ikke overskrides:

- indsugningsdieselmotorer: 2,5 m⁻¹,
- turboladede dieselmotorer: 3,0 m⁻¹

eller tilsvarende værdier, hvis der anvendes en anden for udstyr end det, der anvendes ved EF-typegodkendelsen.

2.1.3 Kontroludstyr

Kontrollen med bussers emissioner kræver anvendelse af kontroludstyr, der gør det muligt at foretage en nøjagtig kontrol af, om køretøjerne overholder de foreskrevne eller af fabrikanten angivne grænseværdier.

2.2 Hvis det forefindes, kontrol af funktionen af det indbyggede diagnosticeringssystem (OBD) til overvågning af emissioner.

⁵ Rådets direktiv 72/306/EØF af 2. august 1972 om tilnærmelse af medlemsstaternes lovgivning om foranstaltninger mod emissionen af forurenende stoffer fra dieselmotorer til fremdrift af køretøjer (EFT L 190 af 20.8.1972, s. 1). Direktivet er senest ændret ved Kommissionens direktiv 89/491/EØF (EFT L 238 af 15.8.1989, s. 43).

BILAG 3

Model til kontrol dokument til lejlighedsvis kørsel, der ikke kræver tilladelse

(grønt papir: DIN A4 + 29,7 x 21 cm)

(Forside)

(Affattes på det eller et af de officielle sprog i den aftalepart, hvor transportvirksomheden er etableret)

Stat hvor kontrol dokumentet er udstedt

Angivelse af den kompetente myndighed eller godkendte organ

Hæfte nr.....

- Landets kendingsmærke -⁶

HÆFTE MED KØRSELSBLADE

INTERBUS

For international lejlighedsvis passagerbefordring med bus i henhold til:

- **Artikel 6 og 10 i aftale om lejlighedsvis international personbefordring med bus - INTERBUS-aftalen.**

Transportvirksomhedens navn eller firmanavn:

.....

Adresse:

.....

.....

(Sted og dato for udstedelsen)

.....
(Den udstedende myndigheds eller det udstedende organs underskrift og stempel)

⁶ Belgien (B), Danmark (DK), Tyskland (D), Grækenland (GR), Spanien (E), Frankrig (F), Irland (IRL), Italien (I), Luxembourg (L), Nederlandene (NL), Portugal (P), Det Forenede Kongerige (UK), Finland (FIN), Østrig (A), Sverige (S), Bulgarien (BG), Den Tjekkiske Republik (CZ), Estland (EST), Ungarn (H), Litauen (LT), Letland (LV), Polen (PL), Rumænien (RO), Den Slovakiske Republik (SK), Slovenien (SLO)

(Omslagets anden side)

(Affattes på det eller et af de officielle sprog i den aftalepart, hvor transportvirksomheden er etableret)

VIGTIGT

1. Følgende kørsel er omfattet af INTERBUS-aftalen:

- 1) International lejligheidsvis befording ad vej af personer, uafhængig af nationalitet:
 - mellem to aftaleparts territorier, eller med udgangspunkt og afslutning på samme aftaleparts territorium og, hvis dette er nødvendigt under sådan kørsel, i transit gennem en anden aftaleparts territorium eller gennem en stats territorium, som ikke har tiltrådt aftalen;
 - erhvervmæssig transport, som udføres af en transportvirksomhed, der er etableret på en aftaleparts territorium i henhold til dens love, og som har tilladelse til at foretage transport med bus som international lejligheidsvis kørsel;
 - som bruger busser, der er registreret i den aftalepart, hvor transportvirksomheden er etableret, og som i kraft af deres indretning og udstyr kan befordre mere end ni personer, føreren medregnet, og som er bestemt til sådant brug.
- 2) Tomkørsel med de busser, der anvendes til disse kørsler.
- 3) I INTERBUS-aftalen forstås ved udtrykket "en aftaleparts territorium" hvad angår Det Europæiske Fællesskab de territorier, hvor traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab finder anvendelse og i henhold til betingelserne i denne traktat.
- 4) Muligheden for at transportvirksomheder, der er etableret i en anden aftalepart, kan foretage national lejligheidsvis kørsel på en anden aftaleparts territorium er udelukket fra INTERBUS-aftalen.
- 5) Busser, der er beregnet til passagerbefordring, og som anvendes til at transportere gods med kommercielt formål, er udelukket fra denne aftale.
- 6) INTERBUS-aftalen vedrører ikke lejligheidsvis kørsel for egen regning.

2. I henhold til INTERBUS-aftalen kan en transportvirksomhed foretage følgende former for lejligheidsvis kørsel uden særlig tilladelse på andre aftaleparts territorium end det, hvor virksomheden selv er etableret:

1. **Kørsel med lukkede døre** (rundture uden optagning af nye passagerer undervejs). Kørsel der udføres med et og samme køretøj, som på hele strækningen beforder den samme gruppe passagerer og bringer dem tilbage til afgangsstedet. Afgangsstedet er beliggende på den afraleparts territorium, hvori transportvirksomheden er etableret.
2. **Kørsel, hvor udturen foretages med passagerer, og hjemturen som tomkørsel.** Afgangsstedet er beliggende i den aftaleparts territorium, hvor transportvirksomheden er etableret.
3. **Kørsel, hvor udturen foretages som tomkørsel**, og alle passagerer optages på samme sted, forudsat en af følgende betingelser er opfyldt:
 - a) passagererne udgør grupper på en ikke-aftaleparts territorium eller en anden aftalepart end den, hvor transportvirksomheden er etableret eller hvor passagererne optages; gruppen er blevet dannet i henhold til en kørselskontrakt før gruppen ankom til sidstnævnte aftaleparts territorium. Passagererne transporteres på den aftaleparts territorium, hvori transportvirksomheden er etableret.
 - b) passagererne er tidligere, af samme transportvirksomhed, under de i punkt 2 nævnte forhold, blevet transporteret ind på den aftaleparts territorium, hvor de igen optages og transporteres ind på den aftaleparts territorium, hvori transportvirksomheden er etableret.
 - c) passagererne har modtaget invitation om at rejse ind på territoriet af en anden aftalepart, idet transportomkostningerne oppebæres af den person, der har udstedt invitationen. Sådanne passagerer skal udgøre en homogen gruppe, som ikke er blevet dannet udelukkende med henblik på at foretage denne bestemte rejse, og som transporteres ind på den aftaleparts territorium, hvor transportvirksomheden er etableret.
4. **Transitoperationer** gennem aftaleparts territorium, der er forbundet med lejligheidsvis kørsel, der er undtaget fra godkendelse, undtages ligeledes fra godkendelse.
5. **Tomkørsel med busser**, der anvendes udelukkende til at erstatte en bus, der er beskadiget eller brudt sammen under international kørsel, som er omfattet af denne aftale, er også undtaget fra godkendelse.

For kørsel, der leveres af transportvirksomheder, der er etableret i Det Europæiske Fællesskab, kan afgangsstedet og/eller destinationen for kørslen være beliggende i enhver af Det Europæiske Fællesskabs medlemsstater, uafhængigt af den medlemsstat, hvori bussen er registreret eller den medlemsstat, hvori transportvirksomheden er etableret.

3. Betingelser, der gælder for busser

Busser, der anvendes til at udføre international lejligheidsvis kørsel i henhold til INTERBUS-aftalen skal opfylde de tekniske normer i aftalens artikel 5 og bilag 2.

4. Oplysninger om udførelse af kørselsbladet

1. For ture, der udføres som lejligheidsvis kørsel, udfyldes kørselsbladet i to eksemplarer af transportvirksomheden inden hver turs påbegyndelse.

Hvad angår passagerernes navne kan transportvirksomheden anvende en tidligere udfyldt liste på et særskilt ark, som tilføjes kørselsbladet. Transportvirksomhedens stempel eller, i påkommende tilfælde, transportvirksomhedens underskrift eller buschaufførens underskrift påføres både listen og kørselsbladet.

For kørsel omfattende udturen som tomkørsel kan passagerlisten, som tidligere nævnt, udfyldes, når passagererne optages.

Originalen af kørselsbladet medføres i bussen under hele turen og forevises på forlangende af en hertil bemyndiget kontrollør.

2. For kørsel, hvor udturen foretages som tomkørsel - punkt 4C på kørselsbladet - skal transportvirksomheden vedlægge kørselsbladet følgende dokumenter:

- for 4C1: genpart af rejsehjemmel, i det omfang nogle lande kræver det, eller et lignende dokument, som angiver de vigtigste oplysninger i en sådan kontrakt (navnlig oprindelsessted, -land og -dato, passageroptagelsessted, -land og -dato samt destinationssted og -land);

- for 4C2: kørselsbladet for den tilsvarende tur, der af transportvirksomheden blev foretaget som udturen med passagerer og tilbagetur som tomkørsel med henblik på at transportere passagererne til den aftaleparts territorium, hvor de igen optages;

- for 4C3: brevet med invitation fra den inviterende person eller fotokopi heraf

3. Ved lejligheidsvis kørsel må passagerer ikke optages eller afsættes på turen, undtagen når det drejer sig om undtagelser, der er godkendt af den kompetente myndighed. Godkendelse i så tilfælde er påkrævet.

4. Det er transportvirksomheden ansvar, at kørselsbladene er korrekt udfyldt. Kørselsbladet udfyldes på udsættelig måde med blokbogstaver.

5. Hæftet med kørselsblade kan ikke overdrages.

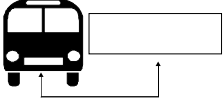
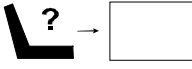
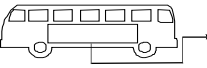
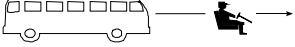

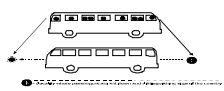

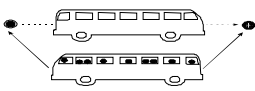

(Affattes på det eller flere af de officielle sprog i den aftalepart, hvor transportvirksomheden er etableret)

Hæfte nr.

Kørselsblad nr.

(Udstedningsstat)

- Landets kendemærke

		
	Registreringsnummer	Antal passagersiddepladser
2	
	Transportvirksomhedens navn eller firmanavn	
3		1 2 3
	Chaufførens/chaufførernes navn(e)	
Kørsels art (det relevante felt afkrydses og de nødvendige supplerende oplysninger tilføjes)		
 <p>Kørsel med lukkede døre (kørsel uden optagning eller afsætning af passagerer undervejs)</p>		 <p>Udkørsel med passagerer/ Returkørsel som tomkørsel</p>
A		B  Afsætningssted landets kendemærke.....
C	<p>Udkørsel som tomkørsel, alle passagerer optages samme sted og transporteres til det land, hvor transportvirksomheden er etableret.</p> <p></p> <p> Afsætningssted landets kendemærke.....</p>	
C1	<p>a) Passagergruppen er dannet i henhold til befodringskontrakt , den(Dato) Med (rejsebureau, sammenslutning osv.)</p> <p>b) Passagergruppen er dannet på følgende område:</p> <p>a) ikke-aftalepart (Land)</p> <p>b) aftalepart, hvor transportvirksomheden ikke er etableret (Land)</p> <p>c) Sted og aftalepart, hvor passagerer er taget op (Land)</p> <p>d) Rejsen foretages til transportvirksomhedens etableringssted (aftalepart) (Land)</p> <p>o Genpart af befodringsaftalen eller tilsvarende dokument er vedlagt (jf. vigtigt, punkt 4).</p>	
C2	<p>Passagererne er tidligere af samme transportvirksomhed med den i punkt B nævnte kørsel blevet befodret til den aftalepart, hvor de igen er taget op og befodret til den aftalepart, hvori transportvirksomheden er etableret</p> <p>o Kørselsbladet fra den forudgående udrejse med passagerer og hjemrejse som tomkørsel er vedlagt.</p>	

C3	Passagererne er blevet inviteret til at tage til..... (Sted og land)
	Befordringsudgifterne afholdes af den inviterende person, og passagererne udgør en homogen gruppe, som ikke udelukkende er blevet dannet med henblik på denne rejse. Invitationen eller fotokopi heraf er vedlagt.

Gruppen er blevet bragt ind på den aftaleparts territorium, hvor transportvirksomheden er etableret.

Rejseprogram	Dagsetaper				
Dato	Fra Sted/land	til Sted/land	Km med passagerer	Km tomkørsel	Grænseovergange

(Punkt 6 kan, om nødvendigt, udfyldes på særskilt ark, som fastgøres forsvarligt til dette kørselsblad).

(Kørselsblad - bagside)

	Rejseprogram	Dagsetaper				
	Dato	Fra Sted/land	til Sted/land	Km med passagerer	Km tomkørsel	Grænseovergange
5						
6	Passagerliste					
	1	22	43			
	2	23	44			
	3	24	45			
	4	25	46			
	5	26	47			
	6	27	48			
	7	28	49			
	8	29	50			
	9	30	51			
	10	31	52			
	11	32	53			
	12	33	54			
	13	34	55			
	14	35	56			
	15	36	57			
	16	37	58			
	17	38	59			
	18	39	60			
	19	40	61			
	20	41	62			
	21	42	63			
7	Udfyldelse af kørselsbladet (dato)			Transportvirksomhedens underskrift		

8	Uforudsete ændringer					
9	Eventuelle kontrolstempler					

Bilag 4

Model til ansøgning om tilladelse til international lejlighedsvis kørsel

(Hvidt papir - A4)

Affattes på det eller et af de officielle sprog i den aftalepart, hvor ansøgningen indgives

ANSØGNING OM TILLADELSE TIL AT PÅBEGYNDE EN INTERNATIONAL LEJLIGHEDSVIS KØRSEL

med bus mellem aftaleparter

i henhold til artikel 7 i aftalen om lejlighedsvis international

personbefordring med bus

(INTERBUS-aftalen)

(Den kompetente myndighed i den aftalepart, hvorfra kørslen afgår, dvs. det første sted, hvor passagerer optages)

1. Oplysninger om ansøgeren:

Navn eller firmanavn:

Adresse:

Land.....

Tlf.:

Fax:

2. Formålet med, grundene til og beskrivelse af den lejlighedsvis kørsel:

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

3. Oplysninger om ruten:

(a) Afgangssted:..... Land

(b) Bestemmelsessted:..... Land

Kørlens hovedrute og grænseovergange:

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

Lande, hvis territorium gennemkøres uden at passagerer optages eller afsættes:

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

4. Dato for kørslen:

5. Bussens registreringsnummer

.....
.....

6. Eventuelle yderligere oplysninger:

7.

(Sted og dato)

(Ansøgerens underskrift)

Vigtigt

1. Ansøgningen udfyldes af transportvirksomheden, som vedlægger bevis for, at ansøgeren har tilladelse til at foretage international lejlighedsvis befordring med bus i henhold til artikel 1, stk. 1, litra a), anden sætning i INTERBUS-aftalen.

2. Anden lejlighedsvis kørsel end den i INTERBUS-aftalens artikel 6 nævnte kræver denne tilladelse, dvs. anden kørsel end følgende:
 1. **Kørsel med lukkede døre**, dvs. kørsel, der udføres med et og samme køretøj, som på hele strækningen befordrer den samme gruppe passagerer og bringer dem tilbage til afgangsstedet. Afgangsstedet er beliggende på den aftaleparts territorium, hvor transportvirksomheden er etableret.
 2. **Kørsel, hvor udturen foretages med passagerer og hjemturen som tomkørsel**. Afgangsstedet er beliggende på den aftaleparts territorium, hvor transportvirksomheden er etableret.
 3. **Kørsel, hvor udturen foretages som tomkørsel** og alle passagerer optages samme sted, forudsat en af følgende betingelser er opfyldt:
 - a) passagererne udgør grupper, som befinder sig på en ikke-aftaleparts territorium eller på en anden aftaleparts territorium end transportvirksomhedens etableringssted eller hvor passagererne optages. Denne gruppe er blevet dannet i henhold til en befodringskontrakt, som er indgået før deres ankomst på sidstnævnte aftaleparts territorium. Passagerne befordres til den aftaleparts territorium, hvor transportvirksomheden er etableret.
 - b) passagererne er tidligere af samme transportvirksomhed under de i punkt 2 nævnte forhold blevet bragt ind på den aftaleparts territorium, hvor de tages op og befordres til den aftaleparts territorium, hvor transportvirksomheden er etableret.
 - c) passagererne er blevet inviteret til at tage til en anden aftaleparts territorium, idet befodringsudgifterne afholdes af den inviterende person. Passagerne skal udgøre en homogen gruppe, som ikke udelukkende er dannet med henblik på denne rejse, og som er befodret til den aftaleparts territorium, hvor transportvirksomheden er etableret.
 4. **Transitoperationer** gennem aftaleparters territorium forbundet med lejlighedsvis kørsel, der er undtaget fra tilladelse, er ligeledes undtaget fra tilladelse.
 5. **Busser uden passagerer**, som udelukkende skal erstatte en bus, der er brudt sammen eller beskadiget under international kørsel i henhold til denne aftale, er ligeledes undtaget fra tilladelse.

For kørsler, der foretages af en transportvirksomhed, der er etableret i Det Europæiske Fællesskab, kan afgangssted og/eller bestemmelsessted forekomme i enhver af Fællesskabets medlemsstater, uafhængigt af, hvilken medlemsstat bussen er registreret i eller hvilken medlemsstat, transportvirksomheden er etableret i.

3. Ansøgningen stiles til den kompetente myndighed i den aftalepart, hvorfra kørslen udgår, dvs. det første sted, hvor passagerer optages.

4. Busser skal være registreret i den aftalepart, hvor transportvirksomheden er etableret.

5. Busser, der anvendes til international lejlighedsvis kørsel i henhold til INTERBUS-aftalen skal opfylde de tekniske normer i denne aftales bilag 2.

BILAG 5

Model til tilladelse for ikke-liberaliseret lejlighedsvis kørsel

(Første side - tilladelse)

(Lyserødt papir - A4)

Affattes på det, de eller et af de officielle sprog i den udstedende aftalepart

UDSTEDENDE AFTALEPART

KOMPETENT MYNDIGHED

- Internationalt kendingsmærke ⁷

(Stempel)

.....

TILLADELSE NR.....

til en international lejlighedsvis kørsel

med bus mellem aftaleparter

i henhold til artikel 7 i aftalen om lejlighedsvis international

personbefordring med bus

(INTERBUS-aftalen)

til:.....

(Transportvirksomhedens efternavn, fornavn eller firmanavn)

Adresse:.....

Land:

Tlf:

Fax:

⁷ Belgien (B), Danmark (DK), Tyskland (D), Grækenland (GR), Spanien (E), Frankrig (F), Irland (IRL), Italien (I), Luxembourg (L), Nederlandene (NL), Portugal (P), Det Forenede Kongerige (UK), Finland (FIN), Østrig (A) Sverige (S), Bulgarien (BG), Den Tjekkiske Republik (CZ), Estland (EST), Ungarn (H), Litauen (LT), Letland (LV), Polen (PL), Rumænien (RO), Slovakiet (SK), Slovenien (SLO)

.....
(Udstedelsessted og dato)

.....
(Den udstedende myndigheds underskrift
og stempel)

1. Formålet med, grundene til og beskrivelse af den lejlighedsvis kørsel:

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

2. Oplysninger om ruten:

(a) Afgangssted:..... Land

(b) Bestemmelsessted:..... Land

Kørselens hovedrute og grænseovergang:

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

3. Dato for kørslen:

4. Bussens registreringsnummer:

.....
.....

5. Andre forhold:

.....
.....

6. Passagerliste vedlagt.

.....

(Den udstedende myndigheds stempel)

Affattes på det eller de officielle sprog eller et af de officielle sprog i den aftalepart, der udsteder tilladelsen.

Vigtigt

1. Denne tilladelse gælder for hele rejsen. Den kan kun anvendes af en transportvirksomhed, hvis navn er anført herpå, med en bus, hvis registreringsnummer er anført herpå.
2. Tilladelsen skal medføres på bussen under hele rejsen og forevises på bemyndigede personers anmodning.
3. Denne tilladelse vedlægges passagerliste.

MODEL TIL ERKLÆRING,
SOM FORETAGES AF AFTALEPARTERNE TIL INTERBUS-AFTALEN
VEDRØRENDE ARTIKEL 4 OG BILAG 1

Betingelser, der gælder for transportvirksomheder, der udfører personbefordring ad vej

ERKLÆRING AFGIVET AF _____ (aftalepartens navn)

VEDRØRENDE ARTIKEL 4 OG BILAG 1

1. De tre betingelser, der fastsat i afsnit I i Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser, som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport (*De Europæiske Fællesskabers Tidende L 124 af 23.5.1996, s. 1*), senest ændret ved Rådets direktiv 98/76/EF af 1. oktober 1998 (*De Europæiske Fællesskabers Tidende L 277 af 14.10.1998, s.17*).

a) er blevet indført i national lovgivning

ved.....(henvisning til loven);

b) indføres i den nationale lovgivning

den.....(dato)

2. Hvad angår betingelsen om "passende økonomisk evne" fasttættter den eksisterende lovgivning, at transportvirksomheden skal råde over en kapital og reserver på mindst:

- EURO (eller tilsvarende i national valuta) pr. køretøj eller

- EURO (eller tilsvarende i national valuta) pr. passagersiddeplads i de af virksomheden benyttede busser.

Det er planen, at beløbet for "passende økonomisk evne" tilpasses til kravene i direktiv 96/26/EF den(dato, eller senest 1.1.2005).

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORANSTALTNINGENS BETEGNELSE

Rådets afgørelse om undertegnelse af Interbus-aftalen om lejlighedsvis international personbefordring med bus mellem Det Europæiske Fællesskab og 14 lande i Central- og Østeuropa.

2. BUDGETPOST

A-7010

A-7031

3. RETSGRUNDLAG

Artikel 71 i sammenhæng med artikel 300

4. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGEN

4.1 Foranstaltningens generelle formål

Hovedsigtet med aftalen er at fremme udviklingen af den internationale transport i Europa og at lette dens organisation og gennemførelse. Aftalen har til formål at opnå samme liberaliseringsgrad som i aftalen om lejlighedsvis international personbefordring ad landevej med omnibusser (ASOR), som blev undertegnet i Dublin den 26. maj 1982. Denne aftale gav ikke mulighed for fremtidige tiltrædelser.

4.2 Foranstaltningens varighed og nærmere bestemmelser for dens fornyelse

Aftalen gælder fem år, at regne fra ikrafttrædelsesdatoen. Aftalen forlænges automatisk for fem år ad gangen for de aftaleparter, som ikke udtrykkeligt giver udtryk for, at de ikke ønsker forlængelse.

5. KLASSIFIKATION AF UDGIFTERNE/INDTÆGTERNE

5.1 IOU

5.2 OB/IOB

A – 7010 IOB

A – 7031 IOB

5.3 Indtægtstype

intet

6. UDGIFTERNES/INDTÆGTERNES ART

– Administrative udgifter (Del A i budgettet)

7. FINANSIELLE VIRKNINGER

7.1 Beregningsmetode for de samlede omkostninger ved foranstaltningen (fastlæggelse af gennemsnitsomkostningerne pr. enhed)

15 eksperter i 1 dag pr. år, dvs. 15 x 670 € rejseudgifter incl. = 10050 €

7.2 Omkostningernes fordeling på foranstaltningens elementer

Intet

7.3 Driftsomkostninger til undersøgelser, eksperter osv., indeholdt i del B i budgettet

Intet

7.4 Forfaldsplan for forpligtelsesbevillingerne/betalingsbevillingerne

Samlet forpligtelse på budgetpost A 07031, heraf 10050 € pr. år til denne foranstaltning.

8. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Intet

9. OPLYSNINGER OM COST/EFFECTIVENESS

9.1 Specifikke og kvantificerbare mål, målgruppe

Intet

9.2 Begrundelse for foranstaltningen

Intet

9.3 Overvågning og evaluering af foranstaltningen

Intet

10. UDGIFTER TIL ADMINISTRATION (DEL A I SEKTION III I DET ALMINDELIGE BUDGET)

Behovet for menneskelige og administrative ressourcer skal dækkes ved hjælp af de bevillinger, der er tildelt det forvaltende generaldirektorat.

10.1 Indvirkningen på antallet af stillinger

Stillingsstype		Antal ansatte, der skal tilknyttes forvaltningen af foranstaltningen		heraf		varighed
				ved anvendelse af eksisterende ressourcer i det pågældende generaldirektorat eller den pågældende tjeneste	ved anvendelse af yderligere ressourcer	
Tjenestemænd Eller midlertidigt Ansatte	A	0.025		0.025		Ubestemt
	B	0.050		0.050		
	C					
Andre ressourcer						
I alt		0.075		0.075		

10.2 De supplerende menneskelige ressourcers samlede finansielle indvirkning

(EUR)

	Beløb	Beregningsmetode
Tjenestemænd	8100	0.075 x 108 000 (enhedsomkostning)
Midlertidigt ansatte		
Andre ressourcer (anfør budgetpost)		
I alt	8100	

Beløbene skal svare til de samlede udgifter til de supplerende stillinger for foranstaltningens samlede varighed, hvis foranstaltningen er af bestemt varighed, og til udgifterne for 12 måneder, hvis den er af ubestemt varighed.

10.3 Forøgelse af andre driftsudgifter som følge af foranstaltningen, bl.a. udgifter til møder i udvalg og ekspertgrupper

(EUR)

Budgetpost (nr. og betegnelse)	Beløb	Beregningsmetode
A-7030 missioner	2000	For de år, hvor møderne afholdes uden for Bruxelles 1 årligt møde i det blandede udvalg x 2 tjenestemænd x 1000 €
	10050	For de år, hvor møderne afholdes i Bruxelles 15 nationale eksperter x 670 €
I alt	12050	

Beløbene skal svare til de samlede udgifter til foranstaltningen, hvis denne er af bestemt varighed, og til udgifterne for 12 måneder, hvis foranstaltningen er af ubestemt varighed.