



KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 04.12.2000
KOM(2000)799 endgültig

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

**über die Unterzeichnung des Übereinkommens über die Personenbeförderung im
grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen INTERBUS**

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

1. HINTERGRUND

1. Der Rat hat die Kommission am 7. Dezember 1995 ermächtigt, mit Drittstaaten in Mittel- und Osteuropa, die künftig Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister sein werden, ein europäisches Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen auszuhandeln. Es wurden Verhandlungen mit 14 Staaten aufgenommen, und zwar Bosnien und Herzegowina, Bulgarien, Kroatien, Tschechische Republik, Estland, Ungarn, Lettland, Litauen, Republik Moldau, Polen, Rumänien, Slowakische Republik, Slowenien und Türkei.
2. Das wichtigste Ziel war dabei, eine ebenso weit gehende Liberalisierung zu erreichen, wie sie durch das am 26. Mai 1982 in Dublin unterzeichnete Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr (ASOR)¹ für bestimmte Arten des Gelegenheitsverkehrs geschaffen wurde, wobei andere Arten weiterhin genehmigungspflichtig blieben. Ein neues Übereinkommen war notwendig geworden, weil das ASOR-Übereinkommen von Staaten unterzeichnet worden war, die zwischenzeitlich der Europäischen Union beigetreten sind, während lediglich Norwegen, die Türkei und die Schweiz weiterhin vom ASOR-Übereinkommen betroffen blieben, das keinen künftigen Beitritt vorsah.
3. Im vorliegenden INTERBUS-Übereinkommen werden die meisten Liberalisierungsmaßnahmen des ASOR-Übereinkommens übernommen und ergänzt durch soziale, steuerliche und technische Maßnahmen auf der Grundlage des Nichtdiskriminierungsgrundsatzes. Durch das Übereinkommen wird nicht nur der Verkehr zwischen der Gemeinschaft und den betreffenden Drittstaaten geregelt, sondern auch der Verkehr zwischen diesen Drittstaaten selbst, so dass zusätzlich zu den Regeln für den Marktzugang eine gewisse Harmonisierung der steuerlichen, sozialen und technischen Bedingungen erfolgt. Außerdem sieht das INTERBUS-Übereinkommen im Gegensatz zum ASOR-Übereinkommen für alle Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister sowie für die Republik San Marino, das Fürstentum Monaco und das Fürstentum Andorra die Möglichkeit des Beitritts auch nach Inkrafttreten vor. Es ersetzt die bilateralen Abkommen zwischen den Unterzeichnerstaaten.
4. Im Einvernehmen mit einem vom Rat eingesetzten Ausschuss wurden sechs Verhandlungsrunden mit den Vertragsparteien organisiert, in deren Verlauf die verschiedenen Abschnitte des Übereinkommens erörtert wurden. Die Türkei hat auf die Einladungen zur Verhandlungsteilnahme nicht reagiert. Die Mitgliedstaaten wurden jeweils zur Teilnahme als Beobachter eingeladen. Für einige technische Aspekte des Übereinkommens wurden außerdem mit den Mitgliedstaaten Sachverständigenkonferenzen organisiert. Die Kommission hat die aufeinander folgenden Entwürfe des Übereinkommens an die Mitgliedstaaten und die anderen beteiligten Staaten übersandt. Der Entwurf des Abkommens wurde zwei Mal der Arbeitsgruppe Verkehr des Rates vorgelegt.

¹ Verordnung (EWG) Nr. 56/83 des Rates vom 16. Dezember 1982 zur Durchführung des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen, ABl. L 10 vom 13.01.1983, S. 1.

5. Am 13. April 2000 fand eine Sitzung zum Verhandlungsabschluss statt, bei der die vertretenen beteiligten Staaten ihre Zustimmung zum Wortlaut des Übereinkommens erklärt haben. Von den 12 vertretenen Staaten haben sechs (Bulgarien, Tschechische Republik, Republik Moldau, Polen, Rumänien und Lettland) das Übereinkommen paraphiert, während die anderen sechs (Estland, Litauen, Slowakische Republik, Slowenien, Kroatien sowie Bosnien und Herzegowina) die Absicht zur Unterzeichnung des Übereinkommens bekundeten. Vertreter Ungarns und der Türkei waren bei der Paraphierungszeremonie nicht anwesend.
6. Das Übereinkommen ist vom 14. April 2000 bis zum 31. Dezember zur Unterzeichnung aufgelegt.

2. INHALT DES ÜBEREINKOMMENS

7. Nichtdiskriminierungsgrundsatz

Das Übereinkommen sieht vor, dass die Vertragsparteien sich verpflichten, sicherzustellen, dass der Grundsatz des Verbots jeglicher Diskriminierung aufgrund der Nationalität oder des Geschäftssitzes des Transportunternehmers oder des Herkunfts- oder Bestimmungslandes des Fahrzeugs eingehalten wird.

8. Marktzugang

Nach dem Übereinkommen sind die folgenden Gelegenheitsverkehre von der Genehmigungspflicht befreit: Rundfahrten "mit geschlossenen Türen", Beförderung von Fahrgästen auf der Hinfahrt mit leerer Rückfahrt, Fahrten mit leerer Hinfahrt, bei denen alle Fahrgäste am gleichen Ort aufgenommen werden, Transitfahrten, Leerfahrten von Omnibussen, die lediglich als Ersatz für ausgefallene Fahrzeuge dienen sollen. Diese Verkehre erfolgen mit einem Kontrolldokument, das von den zuständigen Behörden ausgestellt wird und wofür im Übereinkommen Muster festgelegt werden.

Andere Gelegenheitsverkehre sind genehmigungspflichtig. Die Genehmigungsbedingungen und -verfahren werden im Übereinkommen festgelegt.

9. Rechtliche Harmonisierung

Das Übereinkommen sieht in Bezug auf die für Verkehrsunternehmer geltenden Bedingungen vor, dass die vertragschließenden Parteien Bestimmungen anwenden, die jenen der Gemeinschaftsrichtlinie über Bedingungen für den Zugang zum Beruf entsprechen (Anhang I des Übereinkommens).

Daneben wurde in Anhang II des Übereinkommens ein Zeitplan für die Anpassung der für die Fahrzeuge geltenden technischen Vorschriften an verschiedene Richtlinien der Gemeinschaft vorgesehen (Anhang II des Übereinkommens), damit spätestens im Jahre 2010 ausschließlich Omnibusse verkehren, die der Norm EURO 1 entsprechen.

Ferner sieht das Übereinkommen vor, dass die Vertragsparteien, soweit noch nicht geschehen, dem Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) beitreten.

10. Steuerliche Bestimmungen

Um eine doppelte Besteuerung zu vermeiden und den Grundsatz der Nichtdiskriminierung einzuhalten, werden nach dem Übereinkommen im Gebiet der anderen Vertragsparteien keinerlei Fahrzeugsteuern oder Abgaben auf den Besitz oder Betrieb von Fahrzeugen und keine spezifischen Steuern und Abgaben auf Verkehrsleistungen erhoben. Der Gemeinsame Ausschuss wird beauftragt, eine Liste der Steuern zu erstellen, die nur die Vertragspartei erheben kann, in der das betreffende Fahrzeug zugelassen ist. Steuern und Abgaben auf Kraftstoffe, Mehrwertsteuer, Maut und sonstige von den Verkehrsnutzern für die Nutzung der Infrastruktur verlangte Gebühren werden ohne Diskriminierung erhoben. Ungeachtet dieser Verpflichtung wird bei der Anwendung bestimmter Verfahren und Verpflichtungen steuerlicher Art (z.B. zur Benennung eines steuerrechtlichen Vertreters), einschließlich der Anwendung der 13. MwSt-Richtlinie, geprüft, wo sich der Geschäftssitz des Transportunternehmers befindet.

Für eine begrenzte Menge mitgeführten Kraftstoffes und für die in den Fahrzeugen befindlichen Schmierstoffe ist eine Einfuhrzollbefreiung vorgesehen. Auch Ersatzteile können zollfrei eingeführt werden.

11. Kontrollen

Den vertragschließenden Parteien obliegt die Kontrolle der Beförderungen auf ihrem Hoheitsgebiet. Sie müssen prüfen, ob die Kontrolldokumente korrekt ausgefüllt sind und ob die richtigen Dokumente für die entsprechenden Beförderungen verwendet werden. Ferner müssen die Vertragspartner ein Sanktionssystem für den Fall von Verletzungen des Abkommens einrichten, wobei die Bandbreite der möglichen Sanktionen bis zur Verweigerung des Zugangs zum Hoheitsgebiet von Vertragsparteien reicht.

12. Umsetzung des Übereinkommens

Das Übereinkommen sieht die Einsetzung eines Gemeinsamen Ausschusses aus Vertretern der Vertragsparteien vor. Der Gemeinsame Ausschuss hat unter anderem für die vereinbarungsgemäße Durchführung des Übereinkommens zu sorgen. Ferner übermittelt der Ausschuss den Vertragsparteien Informationen, passt die Kontrolldokumente an neue Rechtsvorschriften der Gemeinschaft an und vermittelt bei eventuellen Streitfragen in Bezug auf die Anwendung des Übereinkommens.

13. Beitritt

Das INTERBUS-Übereinkommen sieht für Länder, die Vollmitglieder der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (EKVM) sind, die Möglichkeit des Beitritts nach Inkrafttreten vor.

3. FAZIT

14. Nach Ansicht der Kommission konnte in den Verhandlungen ein für die Gemeinschaft akzeptabler Entwurf des Übereinkommens erreicht werden. Die Kommission ersucht daher den Rat,
 - (1) die Verhandlungsergebnisse zu billigen,
 - (2) die Unterzeichnung des Übereinkommens zu beschließen.
15. Zu diesem Zweck legt die Kommission hiermit dem Rat diesen Vorschlag für einen Beschluss des Rates über die Unterzeichnung des Übereinkommens zwischen der Gemeinschaft und den Staaten Mittel- und Osteuropas über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen INTERBUS vor.

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über die Unterzeichnung des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen INTERBUS

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71, Absatz 1, in Verbindung mit Artikel 300, Absatz 2, Satz 1,

auf Vorschlag der Kommission²,

in Erwägung nachstehenden Grundes:

Der Unterzeichnung des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen INTERBUS sollte zugestimmt werden

BESCHLIESST:

Artikel 1

Die Unterzeichnung des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen INTERBUS wird vorbehaltlich seines Abschlusses im Namen der Gemeinschaft genehmigt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates wird ermächtigt, die Personen zu bestellen, die befugt sind, das Abkommen im Namen der Gemeinschaft zu unterzeichnen.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

² ABl. C vom , S. .

ANHANG

Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen INTERBUS

Die vertragsschliessenden Parteien -

in dem Bestreben, die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs in Europa zu fördern und insbesondere seine Organisation und Durchführung zu erleichtern,

in dem Bestreben, den Fremdenverkehr und den kulturellen Austausch zwischen den Vertragsparteien zu erleichtern,

in Erwägung folgender Gründe:

Das am 26. Mai 1982 in Dublin unterzeichnete Übereinkommen über die grenzüberschreitende Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (ASOR) erhält keine Bestimmungen für den Beitritt weiterer Parteien.

Die mit dem vorgenannten Übereinkommen gemachten Erfahrungen und die erzielte Liberalisierung sollten erhalten bleiben.

Es ist wünschenswert, für eine harmonisierte Liberalisierung bestimmter grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehre mit Omnibussen und der damit verbundenen Transitverkehre zu sorgen.

Es ist wünschenswert, für den nicht liberalisierten grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr, der weiterhin genehmigungspflichtig bleibt, bestimmte harmonisierte Verfahrensregeln vorzusehen.

Im Interesse der Sicherheit im Straßenverkehr und des Umweltschutzes ist es notwendig, eine weitgehende Harmonisierung der technischen Anforderungen vorzusehen, die an die im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen zwischen den Vertragsparteien eingesetzten Fahrzeuge gestellt werden.

Es ist notwendig, daß die Vertragsparteien hinsichtlich der Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals einheitliche Bestimmungen anwenden.

Es ist wünschenswert, die Bedingungen für den Zugang zum Gewerbe der Personenbeförderung auf der Straße zu harmonisieren,

Das prinzipielle Verbot jeglicher Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Geschäftssitzes des Transportunternehmers und des Herkunfts- oder Bestimmungslandes des Fahrzeugs ist als Grundvoraussetzung für die Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen anzusehen.

Zur Erleichterung und Vereinfachung der Kontrollverfahren ist es notwendig, für die Begleitpapiere wie das Kontrolldokument für den liberalisierten Gelegenheitsverkehr und die Genehmigung und das Antragsformular im nicht-liberalisierten Verkehr einheitliche Muster vorzusehen.

Zur Durchsetzung dieses Übereinkommens ist es notwendig, bestimmte harmonisierte Maßnahmen vorzusehen, insbesondere hinsichtlich der Kontrollverfahren, der Strafbestimmungen und der gegenseitigen Amtshilfe.

Um die vereinbarungsgemäße Umsetzung dieses Übereinkommens sicherzustellen und eine gewisse technische Anpassung der im Anhang enthaltenen Bestimmungen zu ermöglichen, ist es angebracht, bestimmte Verfahren für die Verwaltung dieses Übereinkommens festzulegen.

Der Beitritt zu diesem Übereinkommen sollte allen zukünftigen Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister und bestimmten anderen europäischen Ländern offenstehen.

Haben BESCHLOSSEN, einheitliche Regeln für die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen aufzustellen, und

HABEN FOLGENDES VEREINBART:

ABSCHNITT I

Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen

Artikel 1 Geltungsbereich

1. Dieses Übereinkommen gilt für:
 - a) die grenzüberschreitende Beförderung von Fahrgästen gleich welcher Nationalität auf der Straße, im Gelegenheitsverkehr
 - zwischen den Hoheitsgebieten zweier Vertragsparteien oder von und nach dem Gebiet der gleichen Vertragspartei und, soweit im Rahmen solcher Verkehre erforderlich, im Transit durch das Gebiet einer anderen Vertragspartei oder das Gebiet eines diesem Übereinkommen nicht beigetretenen Staates;
 - durch auf Miet- oder Entgeltbasis arbeitende Verkehrsunternehmer, die in einer der Vertragsparteien nach deren Recht niedergelassen sind und eine Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen besitzen;
 - mit Omnibussen, die in der Vertragspartei zugelassen sind, in deren Gebiet der Transportunternehmer niedergelassen ist.
 - b) Leerfahrten der für diese Verkehre eingesetzten Omnibusse.
2. Keine der Bestimmungen dieses Übereinkommens darf dahingehend ausgelegt werden, daß sie den im Gebiet einer der Vertragsparteien niedergelassenen Transportunternehmern die Möglichkeit gewähren würde, nationale Gelegenheitsverkehre im Hoheitsgebiet einer anderen Vertragspartei durchzuführen.
3. Die Verwendung von nach ihrer Bauart für den Personentransport bestimmten Omnibussen für die Beförderung von Gütern für gewerbliche Zwecke ist vom Geltungsbereich dieses Übereinkommens ausgeschlossen.
4. Dieses Übereinkommen betrifft nicht auf eigene Rechnung durchgeführte Gelegenheitsverkehre.

Artikel 2 Diskriminierungsverbot

Die Vertragsparteien verpflichten sich, sicherstellen, daß der Grundsatz des Verbots jeglicher Diskriminierung aufgrund der Nationalität oder des Geschäftssitzes des Transportunternehmers oder des Herkunfts- oder Bestimmungslandes des Fahrzeugs eingehalten wird, insbesondere im Hinblick auf die in Abschnitt VI aufgestellten steuerlichen Bestimmungen und die in Abschnitt IX enthaltenen Kontroll- und Strafbestimmungen.

Artikel 3 Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieses Übereinkommens gelten die folgenden Definitionen:

1. "Omnibusse" sind Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung geeignet und dazu bestimmt sind, einschließlich des Fahrers mehr als 9 Personen zu befördern.
2. "Grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr" ist ein auf dem Gebiet von mindestens zwei Vertragsparteien erfolgender Verkehr, der weder der Definition des Linienverkehrs (Absatz 3) oder einer Sonderform des Linienverkehrs (Absatz 4) noch der des Pendelverkehrs (Absatz 5) entspricht. Die im Rahmen eines solchen Verkehrs anfallenden Fahrten dürfen mit einer gewissen Häufigkeit ausgeführt werden, ohne dadurch den Charakter des Gelegenheitsverkehrs zu verlieren.
3. "Linienverkehr" ist die regelmäßige Beförderung von Personen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, bei der Fahrgäste an zuvor festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Der Linienverkehr kann der Verpflichtung unterworfen werden, im voraus festgelegte Fahrpläne und Tarife zu befolgen.
4. Als "Sonderform des Linienverkehrs" gilt – unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt – die Beförderung bestimmter Kategorien von Personen unter Ausschluß anderer Fahrgäste, soweit die in Absatz 3 genannten Merkmale des Linienverkehrs gegeben sind. Sonderformen des Linienverkehrs sind insbesondere
 - die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnung und Arbeitsstätte;
 - die Beförderung von Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt;

Die Regelmäßigkeit solcher Verkehre und ihre Einstufung als Linienverkehr wird nicht dadurch berührt, daß der Ablauf der Fahrten den wechselnden Bedürfnissen der Benutzer angepaßt wird.

5. "Pendelverkehr" ist ein Verkehr, bei dem auf mehreren Hin- und Rückfahrten zwischen demselben Ausgangsort und demselben Zielort Personen befördert werden, die zuvor in Gruppen zusammengefaßt wurden. Jede Reisegruppe, d.h. die Personen, die die Hinfahrt gemeinsam zurückgelegt haben, wird bei einer späteren Fahrt von dem gleichen Transportunternehmer geschlossen an den Ausgangsort zurückbefördert. Als "Ausgangsort" und "Zielort" gelten die Orte, an denen die Reise beginnt bzw. endet, jeweils einschließlich ihrer Umgebung im Umkreis von 50 km.

Bei Pendelfahrten dürfen unterwegs Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden.

Die erste Rückfahrt und die letzte Hinfahrt einer Reihe von Pendelfahrten sind Leerfahrten.

Die Einordnung eines Verkehrs als Pendelverkehr wird jedoch nicht dadurch berührt, daß mit Zustimmung der zuständigen Behörden in der betreffenden Vertragspartei oder in den betreffenden Vertragsparteien

- Reisende abweichend von Ziffer 1 die Rückfahrt mit einer anderen Reisegruppe oder mit einem anderen Transportunternehmer vornehmen,

- Reisende abweichend von Ziffer 2 unterwegs aufgenommen oder abgesetzt werden,
 - abweichend von Ziffer 3 die erste Hin- und die letzte Rückfahrt einer Reihe von Pendelfahrten Leerfahrten sind.
6. "Vertragsparteien" sind die Unterzeichnerstaaten, die ihren Willen bekundet haben, sich durch dieses Übereinkommen zu binden, und für die dieses Übereinkommen in Kraft getreten ist.
Dieses Übereinkommen gilt in allen Gebieten, in denen der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft anwendbar ist, zu den in diesem Vertrag niedergelegten Bedingungen und außerdem in BOSNIEN-HERZEGOWINA, BULGARIEN, ESTLAND, KROATIEN, LETTLAND, LITAUEN, MOLDAWIEN, POLEN, RUMÄNIEN, der SLOWAKEI, SLOWENIEN, der TSCHECHISCHEN REPUBLIK, der TÜRKEI und UNGARN, soweit diese Länder dieses Übereinkommen abgeschlossen haben.
 7. "Zuständige Behörden" sind die Behörden, die von den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und den anderen Vertragsparteien benannt werden, um die in den Abschnitten V, VI, VII, VIII und IX dieses Übereinkommens dargelegten Aufgaben wahrzunehmen.
 8. "Transit" ist der Teil einer Verkehrsleistung, der durch das Gebiet einer Vertragspartei führt, ohne daß dort Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden.

ABSCHNITT II

Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer

Artikel 4

1. Soweit noch nicht geschehen, erlassen die Vertragsparteien Vorschriften, die den Bestimmungen der im Anhang 1 genannten Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft entsprechen.
2. Hinsichtlich der in Artikel 3 Absatz 3 dieser Richtlinie genannten Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit können die Vertragsparteien bis zum 1. 1. 2003 als nachzuweisendes Mindestkapital (einschließlich Reserven) einen geringeren als den unter Buchstabe (c) festgelegten Betrag vorsehen. Unbeschadet der Bestimmungen eines Assoziierungsvertrags zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten und bestimmten Vertragsparteien dieses Übereinkommens verlängert sich die genannte Frist bis zum 1. 1. 2005, wenn bei der Ratifizierung dieses Übereinkommens eine entsprechende Erklärung abgegeben wird.

ABSCHNITT III

Technische Anforderungen an die Fahrzeuge

Artikel 5

Die im Rahmen dieses Übereinkommens im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr eingesetzten Omnibusse müssen den in Anhang 2 niedergelegten technischen Normen genügen.

ABSCHNITT IV

Marktzugang

Artikel 6

Liberalisierter Gelegenheitsverkehr

Die folgenden Gelegenheitsverkehre, die im Gebiet einer anderen Vertragspartei als derjenigen erfolgen, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, sind von der Genehmigungspflicht befreit:

1. Rundfahrten “mit geschlossenen Türen”,
d.h. Fahrten, die mit dem gleichen Fahrzeug ausgeführt werden, das die gleiche Reisegruppe über die gesamte Fahrtstrecke befördert und an den Ausgangsort zurückbringt, der im Gebiet der Vertragspartei liegt, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
2. Beförderung von Fahrgästen auf der Hinfahrt mit leerer Rückfahrt,
wobei der Ausgangsort im Gebiet der Vertragspartei liegt, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
3. Fahrten mit leerer Hinfahrt,
bei denen alle Fahrgäste am gleichen Ort aufgenommen werden und eine der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:
 - a) die Fahrgäste bilden im Gebiet einer Nicht-Vertragspartei oder einer Vertragspartei, die weder diejenige ist, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, noch diejenige, in der die Fahrgäste aufgenommen werden, Gruppen, die durch Beförderungsverträge zusammengefaßt sind, die vor ihrer Ankunft in der letztgenannten Vertragspartei abgeschlossen wurden. Die Fahrgäste werden in das Gebiet der Vertragspartei gebracht, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 - b) die Fahrgäste sind zuvor vom gleichen Verkehrsunternehmer unter den oben unter Punkt 2 dargelegten Umständen in das Gebiet der Vertragspartei gebracht worden, in der sie wieder aufgenommen werden, um in das Gebiet der Vertragspartei befördert zu werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.

c) die Fahrgäste sind eingeladen worden, sich in das Gebiet einer anderen Vertragspartei zu begeben, wobei die Fahrtkosten von der einladenden Person getragen werden. Die Fahrgäste müssen eine homogene Gruppe sein, die nicht nur zum Zweck dieser Fahrt gebildet wurde und in das Gebiet der Vertragspartei gebracht werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.

4. Transitfahrten durch das Gebiet von Vertragsparteien im Zusammenhang mit genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehren.
5. Leerfahrten von Omnibussen, die lediglich als Ersatz von bei der Durchführung eines unter dieses Übereinkommen fallenden grenzüberschreitenden Verkehrs ausgefallenen oder beschädigten Fahrzeugen dienen sollen, sind ebenfalls von der Genehmigungspflicht befreit.

Bei Verkehren, die von in der Europäischen Gemeinschaft niedergelassenen Verkehrsunternehmern ausgeführt werden, kann der Ausgangs- und/oder Zielort des Verkehrs in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft liegen, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat der Omnibus zugelassen oder der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.

Artikel 7

Nicht liberalisierter Gelegenheitsverkehr

1. Gelegenheitsverkehre, die nicht den in Artikel 6 genannten Bedingungen entsprechen, erfordern eine Genehmigung gemäß Artikel 15.
2. Bei Verkehren, die von in der Europäischen Gemeinschaft niedergelassenen Verkehrsunternehmern ausgeführt werden, kann der Ausgangs- und/oder Zielort des Verkehrs in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft liegen, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat der Omnibus zugelassen oder der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.

ABSCHNITT V

Sozialbestimmungen

Artikel 8

Die Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden, soweit noch nicht geschehen, dem inzwischen überarbeiteten Europäischen Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 beitreten oder die bei Inkrafttreten dieses Übereinkommens geltende Fassung der EG-Verordnungen 3820/85 und 3821/85 anwenden.

ABSCHNITT VI

Steuer- und Zollbestimmungen

Artikel 9

1. Die bei nach diesem Übereinkommen durchgeführten Fahrten eingesetzten Omnibusse sind im Gebiet der anderen Vertragsparteien von allen Fahrzeugsteuern und allen auf den Besitz oder Betrieb von Fahrzeugen erhobenen Abgaben sowie von allen speziell auf Verkehrsleistungen erhobenen Steuern und Abgaben befreit. Diese Befreiung gilt nicht für die Steuern und Abgaben auf Kraftstoffe, die auf Verkehrsleistungen erhobene Mehrwertsteuer, Maut und sonstige von den Verkehrsnutzern für die Nutzung der Infrastruktur erhobene Gebühren,
2. Die Vertragsparteien treffen die erforderlichen Maßnahmen, um auszuschließen, daß Straßenbenutzungsgebühren oder ähnliche von den Verkehrsnutzern zu zahlende Abgaben bei einmaliger Benutzung einer einzigen Wegestrecke pauschal erhoben werden. Die Vertragsparteien können aber dort, wo für Brücken, Tunnel und Paßstraßen Benutzungsgebühren erhoben werden, auch Netzgebühren erheben.
3. Der von den Omnibussen in den hierfür herstellerseitig vorgesehenen Behältern mitgeführte Kraftstoff bis zur Höchstmenge von 600 l sowie die in den Fahrzeugen ausschließlich für Betriebszwecke befindlichen Schmierstoffe sind von allen in den anderen Vertragsparteien erhobenen Einfuhrzöllen und sonstigen Steuern und Abgaben befreit.
4. Der nach Artikel 23 gebildete Gemeinsame Ausschuß erstellt eine Liste der in den einzelnen Vertragsparteien auf den Straßenpersonenverkehr mit Omnibussen erhobenen Steuern. In dieser Liste ist anzugeben, welche Steuern unter die Bestimmungen von Ziffer 1 Satz 1 dieses Artikels fallen und demnach nur in der Vertragspartei erhoben werden können, in der das Fahrzeug zugelassen ist. Daneben ist in dieser Liste anzugeben, welche Steuern unter die Bestimmungen von Ziffer 1 Satz 2 dieses Artikels fallen und demnach auch in den anderen Vertragsparteien erhoben werden können. Vertragsparteien, die eine der in diesen Listen aufgeführten Steuern durch eine andere gleich- oder andersartige Steuer ersetzen, melden dies dem Gemeinsamen Ausschuß, damit dieser die Listen entsprechend aktualisieren kann.
5. Die für die Instandsetzung eines bei einer internationalen Verkehrsleistung beschädigten Omnibusses benötigten Ersatzteile und Werkzeuge sind bei ihrer Einfuhr in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu den in deren Bestimmungen für die vorübergehende Einfuhr solcher Gegenstände festgelegten Bedingungen von Einfuhrzöllen und allen Steuern und Abgaben befreit. Die ersetzten Teile sind wiederauszuführen oder unter Aufsicht der zuständigen Zollbehörde der anderen Vertragspartei zu vernichten.

ABSCHNITT VII

Kontrolldokumente für den genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehr

Artikel 10

Die in Artikel 6 genannten Verkehre erfolgen unter einem Kontrolldokument, das von den zuständigen Behörden oder einer anderen hierzu ermächtigten Stelle der Vertragspartei ausgestellt wird, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.

Artikel 11

1. Das Kontrolldokument besteht aus abtrennbaren Fahrtenblättern in doppelter Ausfertigung, die in Fahrtenheften zu je 25 Fahrtenblättern enthalten sind. Das Kontrolldokument muß dem in Anhang 3 dieses Übereinkommens wiedergegebenen Muster entsprechen.
2. Das Fahrtenheft und die in ihm enthaltenen Fahrtenblätter werden mit einer Kennnummer versehen. Die einzelnen Fahrtenblätter werden zusätzlich von 1 bis 25 durchnummeriert.
3. Der Text auf dem Deckblatt des Fahrtenheftes und auf den Fahrtenblättern wird in der Amtssprache oder in mehreren Amtssprachen der Vertragspartei gedruckt, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.

Artikel 12

1. Das in Artikel 11 vorgesehene Fahrtenheft wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt; es ist nicht übertragbar.
2. Das Original des Fahrtenblatts ist während der ganzen Fahrt, für die es ausgestellt wurde, im Omnibus mitzuführen.
3. Der Verkehrsunternehmer ist für die ordnungsgemäße Führung der Fahrtenblätter verantwortlich.

Artikel 13

1. Das Fahrtenblatt ist vom Verkehrsunternehmer für jede Fahrt vor deren Antritt in doppelter Ausfertigung auszufüllen.
2. Zur Angabe der Namen der Fahrgäste kann der Verkehrsunternehmer eine im voraus auf einem gesonderten Blatt erstellte Liste verwenden, die dem Fahrtenblatt beizufügen ist. Der Stempel des Verkehrsunternehmers und gegebenenfalls die Unterschriften des Verkehrsunternehmers und des Omnibusfahrers sind sowohl auf dieser Liste als auch auf dem Fahrtenblatt anzubringen.
3. Wenn die Hinfahrt gemäß Artikel 6 Absatz 3 dieses Übereinkommens als Leerfahrt erfolgt, kann die Liste der Fahrgäste zu den in Absatz 2 genannten Bedingungen zum Zeitpunkt der Aufnahme der Fahrgäste erstellt werden.

Artikel 14

Die zuständigen Behörden in zwei oder mehr Vertragsparteien können auf bilateraler oder multilateraler Ebene vereinbaren, daß sie auf die Erstellung der Fahrgastliste verzichten. In diesem Fall ist im Kontrolldokument die Zahl der Fahrgäste anzugeben.

Der nach Artikel 23 gebildete Gemeinsame Ausschuß ist von solchen Vereinbarungen in Kenntnis zu setzen.

ABSCHNITT VIII

Genehmigung nicht-liberalisierter Gelegenheitsverkehre

Artikel 15

1. Genehmigungen für Gelegenheitsverkehre, die nicht nach Artikel 6 dieses Übereinkommens liberalisiert sind, werden in Übereinkunft zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien, in deren Gebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden sollen, und den zuständigen Behörden der in Transit zu durchfahrenden Vertragsparteien ausgestellt. Wenn sowohl der Ausgangs- als auch der Zielort der Fahrt in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft liegt, ist der Transit durch andere Mitgliedstaaten dieser Gemeinschaft nicht genehmigungspflichtig.
2. Die Genehmigung entspricht dem in Anhang 5 wiedergegebenen Muster.

Artikel 16

Antrag auf Genehmigung

1. Der Antrag auf Genehmigung ist vom Verkehrsunternehmer an die zuständigen Behörden der Vertragspartei zu richten, in deren Gebiet der Ausgangsort liegt. Das Antragsformular entspricht dem in Anhang 4 wiedergegebenen Muster.
2. Den vom Verkehrsunternehmer auszufüllenden Antrag ist der Nachweis beizufügen, daß der Antragsteller die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) zweiter Gedankenstrich erwähnte Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen besitzt.
3. Die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Gebiet der Ausgangsort liegt, prüfen den Antrag auf Genehmigung des betreffenden Verkehrsdienstes und leiten ihn im Genehmigungsfall weiter an die zuständigen Behörden der Vertragspartei(en), in deren Gebiet(en) der oder die Zielort(e) liegt bzw. liegen, sowie an die zuständigen Behörden der in Transit zu durchfahrenden Vertragsparteien.
4. Abweichend von Artikel 15 Absatz 1 können Vertragsparteien, deren Gebiete in Transit durchfahren werden, beschließen, daß ihre Zustimmung zu den in diesem Abschnitt behandelten Verkehren nicht mehr erforderlich ist. Der nach Artikel 23 gebildete Gemeinsame Ausschuß ist von einem solchen Beschluß in Kenntnis zu setzen.

5. Die zuständigen Behörden der Vertragspartei(en), deren Zustimmung erbeten wurde, erteilen die Genehmigung innerhalb eines Monats, und zwar ohne Diskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Geschäftssitzes der Verkehrsunternehmers. Wenn diese Behörden Bedingungen der vorgesehenen Genehmigung nicht zustimmen, informieren sie die zuständigen Behörden der betroffenen Vertragspartei(en) unter Angabe der hierfür maßgebenden Gründe.

Artikel 17

Die zuständigen Behörden von zwei oder mehr Vertragsparteien können vereinbaren, das Genehmigungsverfahren, das Muster des Antrags auf Genehmigung und das Muster der Genehmigung für zwischen diesen Vertragsparteien durchgeführte Gelegenheitsverkehre zu vereinfachen. Der nach Artikel 23 gebildete Gemeinsame Ausschuß ist von einer solchen Vereinbarung in Kenntnis zu setzen.

ABSCHNITT IX

Kontroll- und Strafbestimmungen, gegenseitige Amtshilfe

Artikel 18

Das in Artikel 10 vorgesehene Kontrolldokument und die in Artikel 15 vorgesehene Genehmigungen sind im Omnibus mitzuführen und den kontrollierenden Beamten auf Verlangen vorzulegen.

Artikel 19

Die zuständigen Behörden in den Vertragsparteien treffen die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, daß die Verkehrsunternehmer die Bestimmungen dieses Übereinkommens befolgen.

Artikel 20

Eine amtlich beglaubigte Kopie der in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe (a) 2. Gedankenstrich erwähnten Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen ist im Omnibus mitzuführen und den kontrollierenden Beamten auf Verlangen vorzulegen.

Dem nach Artikel 23 gebildeten Gemeinsamen Ausschuß sind Muster der von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien ausgestellten einschlägigen Erlaubnisse zu übergeben.

Artikel 21

Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien entwickeln ein System von Strafbestimmungen für die Verletzung dieses Übereinkommens. Die darin vorgesehenen Strafen sollen wirksam, angemessen und abschreckend sein.

Artikel 22

1. Wenn ein nichtansässiger Verkehrsunternehmer ernsthafte oder wiederholte Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften, insbesondere gegen die Bestimmungen über Ruhezeiten und die Sicherheit im Straßenverkehr begangen hat, die zum Entzug der

Erlaubnis zur Ausübung des Berufs eines Personenverkehrsunternehmers führen könnten, übermitteln die zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, alle in ihrem Besitz befindlichen Informationen über diese Verstöße und über die gegen ihn verhängten Strafen.

2. Die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Gebiet die ernsthaften oder wiederholten Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften, insbesondere gegen die Bestimmungen über Ruhezeiten und die Sicherheit im Straßenverkehr begangen wurden, können dem betreffenden Verkehrsunternehmer vorläufig den Zugang zum Gebiet dieser Vertragspartei verweigern.
Innerhalb der Europäischen Gemeinschaft können die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats den Zugang zu diesem Mitgliedstaat nur vorübergehend verweigern.

Die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, sowie der nach Artikel 23 gebildete Gemeinsame Ausschuss sind von derartigen Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

3. Wenn ein Verkehrsunternehmer ernsthafte oder wiederholte Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften, insbesondere gegen die Bestimmungen über Ruhezeiten und die Sicherheit im Straßenverkehr begangen hat, treffen die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, geeignete Maßnahmen, um eine Wiederholung derartiger Verstöße zu vermeiden. Diese Maßnahmen können in der Aussetzung oder dem Entzug der Erlaubnis zur Ausübung des Berufs eines Personenverkehrsunternehmers bestehen. Der nach Artikel 23 gebildete Gemeinsame Ausschuss ist von einer derartigen Maßnahme in Kenntnis zu setzen.
4. Die Vertragsparteien garantieren den Verkehrsunternehmern das Recht auf Beschwerde gegen die verhängten Strafmaßnahmen.

ABSCHNITT X

Der Gemeinsame Ausschuss

Artikel 23

1. Zur leichteren Verwaltung dieses Übereinkommens wird hiermit ein Gemeinsamer Ausschuss gebildet. Dieser Ausschuss besteht aus Vertretern der Vertragsparteien.
2. Der Gemeinsame Ausschuss soll innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens eine erste Sitzung abhalten.
3. Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.
4. Der Gemeinsame Ausschuss tritt auf Verlangen mindestens einer Vertragspartei zusammen.
5. Der Gemeinsame Ausschuss faßt Beschlüsse nur, wenn zwei Drittel der Vertragsparteien, darunter die Europäische Gemeinschaft, in den Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses vertreten sind.

6. Für die von dem Gemeinsamen Ausschuß zu fassenden Beschlüsse ist die Einstimmigkeit der vertretenen Vertragsparteien erforderlich. Wenn diese Einstimmigkeit nicht erzielt werden kann, kommen auf Verlangen einer oder mehrerer betroffener Vertragsparteien die zuständigen Behörden innerhalb von sechs Wochen zu Konsultationen zusammen.

Artikel 24

1. Der Gemeinsame Ausschuß sorgt für die vereinbarungsgemäße Durchführung dieses Übereinkommens. Der Ausschuß wird über alle Maßnahmen informiert, die zur Umsetzung der Bestimmungen dieses Übereinkommens getroffen wurden oder getroffen werden sollen.
2. Der Gemeinsame Ausschuß soll insbesondere
 - (a) aufgrund der ihm von den Vertragsparteien zugeleiteten Informationen eine Liste der für die in den Abschnitten V, VI, VII, VIII und IX genannten Aufgaben zuständigen Behörden der Vertragsparteien aufstellen;
 - (b) die in den Anhängen zu diesem Übereinkommen wiedergegebenen Kontrolldokumente und sonstigen Dokumentenmuster ändern oder anpassen;
 - (c) die Anhänge über die auf Omnibusse anzuwendenden technischen Normen sowie den Anhang 1 über die in Artikel 4 erwähnten Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer ändern oder anpassen, um zukünftige, innerhalb der Europäischen Gemeinschaft beschlossene Maßnahmen zu berücksichtigen;
 - (d) anhand der von den Vertragsparteien übermittelten Angaben ein zur Information dienliches Verzeichnis über die in Artikel 9 Absätze 4 und 5 erwähnten Zölle, Steuern und Abgaben erstellen;
 - (e) die in Artikel 8 erwähnten Anforderungen an die Sozialbestimmungen ändern oder anpassen, um zukünftige, innerhalb der Europäischen Gemeinschaft beschlossene Maßnahmen zu berücksichtigen;
 - (f) eventuell auftretende Streitfragen über die Durchführung und Auslegung dieses Übereinkommens klären;
 - (g) weitere Schritte zur Liberalisierung der weiterhin genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehre vorschlagen.
3. Die Vertragsparteien treffen die notwendigen Maßnahmen, um die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses nötigenfalls unter Anpassung ihrer jeweiligen internen Verfahrensweisen umzusetzen.
4. Wenn zu einer Streitfrage gemäß Absatz 2 Buchstabe (f) dieses Artikels keine Einigkeit erzielt werden kann, können die betroffenen Vertragsparteien den Fall einem Schiedsgerichts vorlegen. Dabei benennt jede der betroffenen Vertragsparteien und auch der Gemeinsame Ausschuß selbst je ein Mitglied dieses Schiedsgerichts. Die Schiedsrichter treffen eine Mehrheitsentscheidung, und die von der Streitfrage betroffenen Vertragsparteien müssen die notwendigen Maßnahmen ergreifen, um die Entscheidung des Schiedsgerichts umzusetzen.

ABSCHNITT XI

Allgemeine und Schlußbestimmungen

Artikel 25 Zweiseitige Vereinbarungen

1. Die Bestimmungen dieses Übereinkommens ersetzen die einschlägigen Bestimmungen der zwischen einzelnen Vertragsparteien geschlossenen Übereinkommen. Im Fall der Europäischen Gemeinschaft gilt dies auch für Übereinkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und anderen Vertragsparteien.
2. Einzelne Vertragsparteien mit Ausnahme der Europäischen Gemeinschaft können vereinbaren, auf Omnibusse, die im Gelegenheitsverkehr zwischen ihren Gebieten und bei Transitfahrten durch ihre Gebiete eingesetzt werden, anstelle von Artikel 5 und Anhang 2 andere technische Normen anzuwenden.
3. Unbeschadet der Bestimmungen von Anhang 2 Artikel 6 ersetzen die Bestimmungen dieses Übereinkommens die einschlägigen Bestimmungen der zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und anderen Vertragsparteien abgeschlossenen Übereinkommen.

Die in bestehenden bilateralen Übereinkommen zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und anderen Vertragsparteien über den Gelegenheitsverkehr nach Artikel 7 enthaltenen Bestimmungen über die Gewährung von Befreiungen von der Genehmigungspflicht können jedoch beibehalten und erneuert werden. In diesem Fall sind die betreffenden Vertragsparteien gehalten, den nach Artikel 23 eingesetzten Gemeinsamen Ausschuß unverzüglich zu unterrichten.

Artikel 26 Unterzeichnung

Dieses Übereinkommen wird in Brüssel vom 14. April 2000 bis zum 31. Dezember 2000 beim Generalsekretariat des Rats der Europäischen Union, das als Hinterlegungsstelle für dieses Übereinkommen dient, zur Unterzeichnung aufgelegt.

Artikel 27 Ratifizierung bzw. Genehmigung dieses Übereinkommens und Hinterlegung der Urkunden

Dieses Übereinkommen muß von den unterzeichnenden Parteien nach ihren jeweiligen Verfahrensregeln genehmigt bzw. ratifiziert werden. Die Ratifizierungsurkunden sind beim Generalsekretariat des Rats der Europäischen Union zu hinterlegen, das alle anderen Unterzeichner entsprechend benachrichtigt.

Artikel 28 Inkrafttreten

1. Dieses Übereinkommen tritt für diejenigen Vertragsparteien, die es genehmigt oder ratifiziert haben, in Kraft, nachdem es von insgesamt vier Vertragsparteien, darunter die Europäische Gemeinschaft, genehmigt oder ratifiziert wurde. Das Inkrafttreten erfolgt

am ersten Tag des dritten auf das Datum der Hinterlegung der vierten Zustimmung- oder Ratifizierungsurkunde folgenden Monats oder, wenn zum Zeitpunkt der Ratifizierung eine entsprechende Erklärung abgegeben wurde, erst am ersten Tag des sechsten Monats.

2. Für Vertragsparteien, die dieses Übereinkommen nach dessen Inkrafttreten gemäß Absatz 1 genehmigen oder ratifizieren, tritt es am ersten Tag des dritten Monats in Kraft, der auf den Tag folgt, an dem die betreffende Vertragspartei ihre Zustimmung- oder Ratifizierungsurkunde hinterlegt.

Artikel 29

Laufzeit des Übereinkommens – Bewertung seiner Wirksamkeit

1. Dieses Übereinkommen wird für einen Zeitraum von fünf Jahren geschlossen, der mit seinem Inkrafttreten beginnt.
2. Die Laufzeit dieses Übereinkommens wird für diejenigen Vertragsparteien, die sich nicht dagegen aussprechen, automatisch um weitere Zeiträume von jeweils fünf Jahren verlängert. Vertragsparteien, die das Übereinkommen nicht zu verlängern wünschen, notifizieren die Hinterlegungsstelle nach dem in Artikel 31 vorgesehenen Verfahren.
3. Vor Ablauf eines jeden Fünfjahreszeitraums erstellt der Gemeinsame Ausschuß eine Bewertung der Wirksamkeit dieses Übereinkommens.

Artikel 30

Beitritt

1. Nach seinem Inkrafttreten ist dieses Übereinkommen offen für den Beitritt von Ländern, die Vollmitglieder der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) sind. Im Fall des Beitritts von Ländern, die Mitglieder des Übereinkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, gilt dieses Übereinkommen nicht für den Verkehr zwischen den Vertragsparteien des Übereinkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum.
2. Dieses Übereinkommen ist auch offen für den Beitritt der Republik San Marino, des Fürstentums Andorra und des Fürstentums Monaco.
3. Für jedes diesem Übereinkommen nach dessen Inkrafttreten gemäß Artikel 28 beitretende Land tritt es am ersten Tag des dritten Monats in Kraft, der auf die Hinterlegung der Beitrittsurkunde dieser Partei folgt.
4. Jedem diesem Übereinkommen nach dessen Inkrafttreten gemäß Artikel 28 beitretende Land kann für die Einführung von Bestimmungen, die der(den) in Anhang 1 erwähnten Richtlinie(n) entsprechen, ein Zeitraum von höchstens drei Jahren eingeräumt werden. Der Gemeinsame Ausschuß ist von den getroffenen Maßnahmen zu unterrichten.

Artikel 31

Kündigung

Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen für sich unter Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist durch gleichzeitige Notifizierung der anderen Vertragsparteien über die Hinterlegungsstelle dieses Übereinkommens kündigen.

Während der ersten vier Jahre nach seinem Inkrafttreten gemäß Artikel 28 ist eine Kündigung dieses Übereinkommens jedoch nicht möglich.

Wenn das Übereinkommen durch eine oder mehrere Vertragspartei(en) gekündigt wurde und die Zahl der Vertragsparteien unter die für das ursprüngliche Inkrafttreten gemäß Artikel 28 vereinbarte Mindestzahl fällt, bleibt das Übereinkommen in Kraft, es sei denn, der die verbleibenden Vertragsparteien umfassende Gemeinsame Ausschuß entscheidet anders.

Artikel 32
Ausscheiden einer Vertragspartei

Eine Vertragspartei, die der Europäischen Union beitrifft, gilt vom Tage dieses Beitritts an nicht mehr als Vertragspartei.

Artikel 33
Anhänge

Die beigefügten Anhänge sind integraler Bestandteil dieses Übereinkommens.

Artikel 34
Sprachen

Dieses Übereinkommen wird in englischer, französischer und deutscher Sprache abgefaßt, wobei diese Fassungen als verbindlich anzusehen sind. Es wird im Archiv des Generalsekretariats des Rats der Europäischen Union hinterlegt, das allen Vertragsparteien eine beglaubigte Kopie des Übereinkommens übermittelt.

Jede Vertragspartei besorgt eine angemessene Übersetzung dieses Übereinkommens in seine Amtssprache(n). Eine Kopie dieser Übersetzung(en) ist im Archiv des Generalsekretariats des Rats der Europäischen Union zu hinterlegen.

Die Hinterlegungsstelle übermittelt allen Vertragsparteien Kopien sämtlicher Übersetzungen des Übereinkommens und der Anhänge.

Zu Urkund dessen haben die unterzeichneten Bevollmächtigten ihre Unterschriften unter dieses Übereinkommen gesetzt.

ANHANG 1

Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer (Artikel 4 des INTERBUS-Übereinkommens)

Bei der in Artikel 4 erwähnten EG-Richtlinie handelt es sich um die

- Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehrs sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 124 vom 23.5.1996, S.1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/76/EG des Rates vom 1. Oktober 1998 (Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 277 vom 14.10.1998, S.17).

ANHANG 2

Technische Normen für Omnibusse

Artikel 1

Vom Tage des Inkrafttretens des INTERBUS-Übereinkommens für die einzelnen Vertragsparteien an müssen die zur Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr eingesetzten Omnibusse den Bestimmungen der folgenden Rechtsvorschriften entsprechen:

a) Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftomnibusse und Kraftfahrzeuganhänger (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 46 vom 17.2.1997, S. 1*);

b) Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 57 vom 2.3.1992, S. 27*);

c) Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 235 vom 17.9.1996, S. 59*);

d) Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 370 vom 31.12.1995, S. 8*), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2135 der Kommission vom 24.9.1998 (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 274 vom 9.10.1998, S.1*) oder die entsprechenden Bestimmungen des ERTA-Übereinkommens und der Protokolle zu diesem Übereinkommen.

Artikel 2

Vom Tage des Inkrafttretens des INTERBUS-Übereinkommens für die einzelnen Vertragsparteien an müssen die nicht der Europäischen Gemeinschaft angehörenden Vertragsparteien für zur Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr eingesetzte Omnibusse die technischen Bestimmungen der folgenden EG-Richtlinien oder der entsprechenden UN-ECE-Verordnungen über einheitliche Bedingungen für die Typenzulassung neuer Fahrzeuge und Fahrzeugausrüstungen anwenden:

Sachbereich	UN-ECE-Verordnung/ letzte Änderung	EG-Richtlinie (ursprünglich – letzte Änderung)	Datum der Umsetzung innerhalb der EU
Auspuffgase	49/01 49/02, Genehmigung A 49/02, Genehmigung B	88/77 -91/542 Stufe 1 -91/542 Stufe 2 -96/1	1. 10. 1993 1. 10. 1996
Rauchentwicklung	24/03	72/306	2. 8. 1972
Geräuschpegel	51/02	70/157 -84/424 -92/97	1. 10. 1989 1. 10. 1996
Bremssystem	13/09	71/320 -88/194 -91/422 -98/12	1. 10. 1991 1. 10. 1994
Reifen	54	92/23	1. 1. 1993
Lichtanlage	48/01	76/756 -91/663 97/28	1. 1. 1994

Artikel 3

Für die Omnibusse, die in den folgenden Verkehren eingesetzt werden...

- a) von einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft (außer Griechenland) in das Gebiet einer Vertragspartei des INTERBUS-Übereinkommens;
- b) von einer INTERBUS-Vertragspartei in das Gebiet eines Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft (außer Griechenland);
- c) von einer INTERBUS-Vertragspartei nach Griechenland in Transit durch das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats der Europäischen Gemeinschaft, ausgeführt durch in einer INTERBUS-Vertragspartei niedergelassene Verkehrsunternehmer

gelten folgende Bestimmungen:

- 1.- Omnibusse, die vor dem 1. 1. 1980 erstmalig zugelassen wurden, dürfen für Gelegenheitsverkehre nach dem vorliegenden Übereinkommen nicht verwendet werden.
- 2.- Omnibusse, die zwischen dem 1. 1. 1980 und dem 31. 12. 1981 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31. 12. 2000 verwendet werden.
- 3.- Omnibusse, die zwischen dem 1. 1. 1982 und dem 31. 12. 1983 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31. 12. 2001 verwendet werden.
- 4.- Omnibusse, die zwischen dem 1. 1. 1984 und dem 31. 12. 1985 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31. 12. 2002 verwendet werden.
- 5.- Omnibusse, die zwischen dem 1. 1. 1986 und dem 31. 12. 1987 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31. 12. 2003 verwendet werden.
- 6.- Omnibusse, die zwischen dem 1. 1. 1988 und dem 31. 12. 1989 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31. 12. 2004 verwendet werden.
- 7.- vom 1. 1. 2005 an dürfen nur Omnibusse verwendet werden, die nach dem 1. 1. 1990 erstmalig zugelassen wurden (EURO 0).
- 8.- vom 1. 1. 2007 an dürfen nur Omnibusse verwendet werden, die nach dem 1. 10. 1993 erstmalig zugelassen wurden (EURO 1).

Artikel 4

Für die Omnibusse, die in den folgenden Verkehren eingesetzt werden:

- a) von Griechenland in das Gebiet einer INTERBUS-Vertragspartei;
- b) von einer INTERBUS-Vertragspartei nach Griechenland;

gelten folgende Bestimmungen:

- 1.- Omnibusse, die vor dem 1. 1. 1980 erstmalig zugelassen wurden, dürfen für Gelegenheitsverkehre nach dem vorliegenden Übereinkommen nicht verwendet werden.
- 2.- Omnibusse, die zwischen dem 1. 1. 1980 und dem 31. 12. 1981 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31. 12. 2000 verwendet werden.
- 3.- Omnibusse, die zwischen dem 1. 1. 1982 und dem 31. 12. 1983 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31. 12. 2001 verwendet werden.
- 4.- Omnibusse, die zwischen dem 1. 1. 1984 und dem 31. 12. 1985 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31. 12. **2003** verwendet werden.
- 5.- Omnibusse, die zwischen dem 1. 1. 1986 und dem 31. 12. 1987 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31. 12. **2005** verwendet werden.
- 6.- Omnibusse, die zwischen dem 1. 1. 1988 und dem 31. 12. 1989 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31. 12. **2007** verwendet werden.

7.- vom 1. 1. **2008** an dürfen nur Omnibusse verwendet werden, die nach dem 1. 1. 1990 erstmalig zugelassen wurden (EURO 0).

8.- vom 1. 1. **2010** an dürfen nur Omnibusse verwendet werden, die nach dem 1. 10. 1993 erstmalig zugelassen wurden (EURO 1).

Artikel 5

In der Europäischen Gemeinschaft zugelassene Omnibusse, die im bilateralen Verkehr zwischen Griechenland und anderen Mitgliedstaaten der Gemeinschaft im Transit durch das Gebiet von Vertragsparteien des INTERBUS-Übereinkommens eingesetzt sind, fallen nicht unter die nach diesem Übereinkommen einzuhaltenden technischen Normen, sondern unter die entsprechenden Gemeinschaftsvorschriften.

Artikel 6

1.- In bilateralen Übereinkommen oder Regelungen zwischen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und Vertragsparteien des INTERBUS-Übereinkommens enthaltene Vorschriften über technische Normen können – soweit sie strenger sind als die in diesem Übereinkommen aufgestellten Regeln – bis zum 31. Dezember 2006 weiter angewendet werden.

2.- Die betreffenden Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und Vertragsparteien des INTERBUS-Übereinkommens unterrichten den nach Artikel 23 dieses Übereinkommens gebildeten Gemeinsamen Ausschuß über solche zweiseitigen Übereinkünfte oder Regelungen und deren Inhalt.

Artikel 7

1.- Zum Nachweis des Datums der Erstzulassung des Fahrzeugs ist ein entsprechendes Dokument in den Bordpapieren mitzuführen und den kontrollierenden Beamten auf Verlangen vorzulegen. Für die Zwecke dieses Anhangs bezieht sich das “Datum der Erstzulassung” auf die erstmalige Zulassung bzw. Registrierung des Fahrzeugs nach seiner Herstellung. Ist das Erstzulassungsdatum nicht feststellbar, gilt an seiner Stelle das Herstelldatum.

2.- Wenn der Originalmotor des Omnibusses durch einen neuen Motor ersetzt wurde, tritt an die Stelle des in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Dokuments ein Dokument, aus dem hervorgeht, daß der neue Motor den in Artikel 3 erwähnten einschlägigen Vorschriften für die Typenzulassung entspricht.

Artikel 8

1.- Unbeschadet der in Artikel 1 Absatz 1 dieses Anhangs erwähnten Bestimmungen können die Vertragsparteien stichprobenartige Kontrollen durchführen, um sicherzustellen, daß die betreffenden Omnibusse den Bestimmungen der Richtlinie 96/96/EG entsprechen. Für die Zwecke dieses Anhangs steht der Begriff “stichprobenartige Kontrollen” für im Gebiet einer

Vertragspartei von den dortigen Behörden an der Straße durchgeführte außerplanmäßige und somit unerwartete Überprüfungen von Omnibussen.

2.- Bei der Durchführung der in diesem Anhang vorgesehenen Straßenkontrollen benutzen die zuständigen Behörden der Vertragsparteien die in Anhang IIa und IIb enthaltene Kontrollliste. Eine Kopie dieser, von den die Kontrolle durchführenden Beamten ausgefüllten Kontrollliste wird dem Fahrer des Omnibusses ausgehändigt, damit dieser sie auf Verlangen vorlegen kann, um in unangemessen kurzen Zeitabständen nachfolgende Kontrollen nach Möglichkeit zu vereinfachen oder zu vermeiden.

3.- Stellt der Fahrzeugprüfer bei der Straßenkontrolle Mängel im Wartungszustand des Nutzfahrzeugs fest, die eine weitere Untersuchung erfordern, kann das Fahrzeug einer technischen Überprüfung in einer zugelassenen Prüfstelle gemäß Artikel 2 der Richtlinie 96/96/EG unterzogen werden.

4.- Führt die stichprobenartig durchgeführte Straßenkontrolle zu der Feststellung, daß der Omnibus den Bestimmungen der Richtlinie 96/96/EG nicht entspricht und somit als ernsthafte Gefährdung für seine Insassen und andere Verkehrsteilnehmer anzusehen ist, kann der Omnibus – unabhängig von möglicherweise zu verhängenden anderen Strafen – mit sofortiger Wirkung vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgeschlossen werden.

5.- Die Straßenkontrollen erfolgen ohne Diskriminierung nach Nationalität oder Wohnsitz der Fahrer oder dem Zulassungsland der Omnibusse.

KONTROLLLISTE

1. Ort der Kontrolle.....
2. Datum.....
3. Uhrzeit

4. Länderzeichen und amtl. Kennzeichen des Motorfahrzeugs
5. Fahrzeugklasse:
 Omnibus³

6. Name und Anschrift des Verkehrsunternehmers.....
7. Staatsangehörigkeit
8. Fahrer.....
9. Bruttomasse der Einheit.....
10. Grund für Beanstandung:
 - Bremssystem und dessen Bestandteile
 - Lenkgestänge
 - Scheinwerfer, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen
 - Räder/Radnaben/Reifen
 - Auspuffsystem
 - Rauchdichte (Diesel)
 - Abgase (Benzin)

11. Verschiedenes / Anmerkungen

³ Für die Personenbeförderung eingerichtete Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Kategorien M2 und M3).

12. Name der/des die Kontrolle durchführenden Behörde / Beamten

13. Ergebnis der Kontrolle

- in Ordnung
- in Ordnung mit geringen Mängeln
- erhebliche Mängel
- sofortiges Fahrverbot

Unterschrift des Fahrzeugprüfers / Genehmigung

Technische Normen für die Straßenkontrollen

Omnibusse im Sinne der in Artikel 3 gegebenen Definition müssen in einem solchen Zustand gehalten werden, daß sie von den kontrollierenden Behörden als verkehrstauglich angesehen werden können.

Die Kontrolle betrifft insbesondere diejenigen Elemente, die als wichtig für den sicheren und umweltschonenden Betrieb des Fahrzeugs gelten. Neben einfachen Funktionskontrollen (Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen, Zustand der Reifen usw.) sind spezifische Tests bzw. Kontrollen der Bremsen und der Emissionswerte der Fahrzeuge durchzuführen, wobei in folgender Weise vorzugehen ist:

1. Bremsen

Alle Teile des Bremssystems und die zu seiner Betätigung dienenden Mittel müssen in gutem und wirkungsvoll arbeitenden Zustand gehalten und richtig eingestellt sein.

Die Omnibusbremsen müssen in der Lage sein, die folgenden drei Bremsfunktionen zu erfüllen:

- (a) für Omnibusse und Anhänger: eine Hauptbetriebsbremse, die in der Lage ist, das Fahrzeug unabhängig von seinem Ladezustand und von Steigung oder Gefälle der benutzten Straße sicher, schnell und wirkungsvoll abzubremsen und zum Stehen zu bringen;
- (b) für Omnibusse und Anhänger: eine Feststellbremse, die in der Lage ist, das Fahrzeug unabhängig von seinem Ladezustand auch auf merklich ansteigendem oder abfallendem Gelände stehend zu halten und bei der die wirksamen Bremsflächen durch eine rein mechanisch wirkende Vorrichtung in Bremsstellung gehalten werden;
- (c) für Omnibusse: eine Zusatz(Not-)bremse, die in der Lage ist, den Omnibus unabhängig von seinem Ladezustand auch bei Versagen der Hauptbetriebsbremse auf angemessene Entfernung abzubremsen und zum Stehen zu bringen.

Wenn der Wartungszustand des Omnibusses zweifelhaft erscheint, können die kontrollierenden Behörden eine Überprüfung der Bremsleistung des Omnibusses gemäß den entsprechenden Bestimmungen der Richtlinie 96/96/EG Anhang II Punkt 1 vornehmen.

2. Abgasemissionen

2.1. Abgasemissionswerte

2.1.1. Omnibusse mit Fremdzündungs(Otto-)motoren

(a) Omnibusse, deren Abgasemissionen nicht durch ein fortgeschrittenes Abgaskontrollsystem wie z.B. einen *lambdasondengeregelten Dreiwegekatalysator gesteuert werden:*

1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf möglicherweise vorhandene Leckstellen;

2. Gegebenenfalls Sichtprüfung des Abgasregelsystems, um festzustellen, ob alle erforderlichen Elemente eingebaut sind.

Nach einer angemessenen Laufzeit des Motors (unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Herstellers) wird der Kohlenmonoxidgehalt (CO-Gehalt) der Auspuffgase bei leerlaufendem Motor gemessen. Als höchstzulässiger CO-Gehalt der Auspuffgase gilt der vom Hersteller des Omnibusses angegebene Wert. Wenn diese Angaben fehlen oder die zuständigen Behörden der Vertragsparteien beschließen, sie nicht als Bezugswert anzuwenden, darf der CO-Gehalt die folgenden Werte nicht übersteigen:

- bei Omnibussen, die zwischen dem Datum, von dem an die Vertragsparteien die Einhaltung der Richtlinie 70/220/EWG⁴ vorschreiben und dem 1. Oktober 1986 erstmalig zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden: CO – 4,5 % (Vol.);

- bei Omnibussen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmalig zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden: CO – 3,5 % (Vol.).

(b) Omnibusse, deren Abgasemissionen durch ein fortgeschrittenes Abgaskontrollsystem wie z.B. einen lambda-sondengeregelten Dreiwegekatalysator gesteuert werden:

1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf möglicherweise vorhandene Leckstellen und auf Vollständigkeit der Anlage;
2. Sichtprüfung des Abgasregelsystems, um festzustellen, ob alle erforderlichen Elemente eingebaut sind.
3. Prüfung der Wirksamkeit des Abgasregelsystems des Omnibusses durch Messung des Lambdawerts und des CO-Gehalts der Auspuffgase gemäß Punkt 4 oder nach den vom Hersteller vorgeschlagenen und bei der Typenzulassung genehmigten Verfahren. Für jeden dieser Tests ist der Motor entsprechend den Empfehlungen des Herstellers vorzubereiten.
4. Emissionsmessung im Auspuffrohr – Grenzwerte:

Messung bei Leerlauf und geringer Drehzahl: der höchstzulässige CO-Gehalt im Auspuffgas ist der vom Hersteller angegebene Wert. Wenn diese Angabe nicht vorliegt, darf der CO-Gehalt 0,5% (Vol.) nicht übersteigen.

Messung bei Leerlauf und hoher Drehzahl (mindestens 2000 min⁻¹): CO-Gehalt höchstens 0,3 % (Vol.).

Lambdawert: $1 \pm 0,03$ (gemäß Herstellerangaben).

⁴ Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung (ABl. Nr. L76 vom 9.3.1970, S.1 – Berichtigung: ABl. Nr. L81 vom 11.4.1970, S. 15), zuletzt geändert durch Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. Nr. L100 vom 19.4.1994, S.42)

2.1.2. Omnibusse mit Dieselmotoren

Messung der Opazität der Ausguffgase bei freier Beschleunigung (ohne Last von Leerlauf bis Vollgas). Die Konzentration darf den auf dem in der Richtlinie 72/306/EWG⁵ vorgesehenen Typenschild angegebenen Wert nicht übersteigen. Wenn diese Angabe fehlt oder die zuständigen Behörden der Vertragsparteien beschließen, sie nicht als Bezugswert anzuwenden, gelten für den Absorptionskoeffizienten die folgenden Höchstwerte:

- bei atmosphärisch ansaugenden Dieselmotoren: $2,5 \text{ m}^{-1}$
- bei Dieselmotoren mit Turboaufladung: $3,0 \text{ m}^{-1}$

oder entsprechende Werte, wenn andere als die bei der EG-Typenzulassung verwendeten Geräte benutzt werden.

2.1.3. Prüfgeräte

Die Kontrolle der Omnibusabgaswerte erfolgt mit Hilfe von Geräten, die nach ihrer Bauart geeignet und dazu bestimmt sind, genau festzustellen, ob die vom Hersteller vorgeschriebenen oder angegebenen Grenzwerte eingehalten werden.

- 2.2. Gegebenenfalls soll auch das ordnungsgemäße Funktionieren des zur Überwachung der Abgasemissionen installierten OBD (On Board Diagnostic)-Systems geprüft werden.

⁵ Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. Nr. L190 vom 20.8.1972, S.1.), zuletzt geändert durch Richtlinie der Kommission 89/491/EWG (ABl. Nr. L238 vom 15.8.1989, S. 43).

ANHANG 3

Muster des Kontrolldokuments für den genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehr

(grünes Papier - Abmessungen DIN A4 + 29.7 x 21 cm)

(Umschlag - Vorderseite)

(Abzufassen in der Amtssprache oder einer der Amtssprachen der Vertragspartei, in der der Verkehrsunternehmer ansässig ist)

Staat, in dem das Kontrolldokument ausgegeben wurde-
Nationalitätszeichen -⁶

Bezeichnung der zuständigen Behörde
oder der ermächtigten Stelle

Heft Nr

FAHRTENHEFT

INTERBUS

für die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen,
ausgestellt gemäß

- Artikel 6 und 10 des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen -
INTERBUS

Name oder Firma des Verkehrsunternehmers:

.....

Anschrift:

.....

.....
(Ort und Tag der Ausstellung des Fahrtenheftes)

.....
(Unterschrift und Dienstsiegel der das Fahrtenheft ausstellenden Behörde oder
Amtsstelle)

⁶ Auszufüllen: Belgien (B), Bulgarien (BG), Dänemark (DK), Deutschland (D), Estland (EST), Finnland (FIN), Frankreich (F), Griechenland (GR), Irland (IRL), Italien(I), Lettland(LT), Litauen(LV), Luxemburg(L), Niederlande(NL), Österreich(A), Polen(PL), Portugal(P), Rumänien(RO), Schweden (S), Slowakische Republik(SK), Slowenien(SLO), Spanien(E), Tschechische Republik (CZ), Ungarn (H), Vereinigtes Königreich (UK).

(Deckblatt des Heftes - Vorderseite)

(Abzufassen in der Amtssprache oder mehreren Amtssprachen der Vertragspartei, in der der Verkehrsunternehmer ansässig ist)

WICHTIGE HINWEISE

1. Das INTERBUS-Übereinkommen gilt für folgende Verkehre:

- 1) die grenzüberschreitende Beförderung von Fahrgästen gleich welcher Nationalität auf der Straße, und zwar im Gelegenheitsverkehr:
 - zwischen den Hoheitsgebieten zweier Vertragsparteien oder von und nach dem Gebiet der gleichen Vertragspartei und, soweit im Rahmen solcher Verkehre erforderlich, im Transit durch das Gebiet einer anderen Vertragspartei oder das Gebiet eines diesem Übereinkommen nicht beigetretenen Staates;
 - durch auf Miet- oder Entgeltbasis arbeitende Verkehrsunternehmer, die in einer der Vertragsparteien nach deren Recht niedergelassen sind und eine Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen besitzen;
 - mit Omnibussen, die in der Vertragspartei zugelassen sind, in deren Gebiet der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dafür vorgesehen sind, mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern.
- 2) Leerfahrten der für diese Verkehre eingesetzten Omnibusse.
- 3) Für die Zwecke des INTERBUS-Übereinkommens bezeichnet der Begriff "Gebiet einer Vertragspartei", soweit er sich auf die Europäische Gemeinschaft bezieht, die Gebiete, in denen der Vertrag zur Gründung dieser Gemeinschaft angewendet wird, und zwar nach Maßgabe dieses Vertrags.
- 4) Das INTERBUS-Übereinkommen gilt nicht für die Durchführung nationaler Gelegenheitsverkehre im Gebiet einer Vertragspartei durch in einer anderen Vertragspartei niedergelassene Verkehrsunternehmer.
- 5) Die Verwendung von nach ihrer Bauart für den Personentransport bestimmten Omnibussen für die Beförderung von Gütern für gewerbliche Zwecke ist vom Geltungsbereich dieses Übereinkommens ausgeschlossen.
- 6) Auf eigene Rechnung durchgeführte Gelegenheitsverkehre fallen nicht unter das INTERBUS-Übereinkommen.

2. Nach Artikel 6 des INTERBUS-Übereinkommens sind die folgenden grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehre im Gebiet aller Vertragsparteien außer derjenigen, in deren Gebiet der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, von der Genehmigungspflicht befreit:

1. **Rundfahrten mit geschlossenen Türen**, d.h. Fahrten, die mit dem gleichen Omnibus durchgeführt werden, der die gleiche Reisegruppe auf der gesamten Fahrtstrecke befördert und sie an den Ausgangsort zurückbringt, der im Gebiet der Vertragspartei liegt, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
2. **Beförderung von Fahrgästen auf der Hinfahrt mit leerer Rückfahrt**, wobei der Ausgangsort im Gebiet der Vertragspartei liegt, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
3. **Verkehre mit leerer Hinfahrt**, bei denen alle Fahrgäste am gleichen Ort aufgenommen werden und eine der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:
 - a) die Fahrgäste bilden im Gebiet einer Nicht-Vertragspartei oder einer Vertragspartei, die weder diejenige ist, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, noch diejenige, in der die Fahrgäste aufgenommen werden, Gruppen, die durch Beförderungsverträge zusammengefaßt werden, die vor ihrer Ankunft in der letztgenannten Vertragspartei abgeschlossen wurden. Die Fahrgäste werden in das Gebiet der Vertragspartei zurückgebracht, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 - b) die Fahrgäste sind zuvor vom gleichen Verkehrsunternehmer unter den oben unter Punkt 2 dargelegten Umständen in das Gebiet der Vertragspartei gebracht worden, in der sie wieder aufgenommen werden, um in das Gebiet der Vertragspartei gebracht zu werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 - c) die Fahrgäste sind eingeladen worden, in das Gebiet einer anderen Vertragspartei zu reisen, wobei die Fahrtkosten von der einladenden Person getragen werden. Die Fahrgäste müssen eine homogene Gruppe darstellen, die nicht nur zum Zweck dieser Fahrt gebildet wurde, und in das Gebiet der Vertragspartei gebracht werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
4. **Transitfahrten** durch das Gebiet von Vertragsparteien, die im Zusammenhang mit genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehren anfallen, sind ebenfalls von der Genehmigungspflicht befreit.

5. **Leerfahrten von Omnibussen**, die lediglich als Ersatz eines bei einer unter dieses Übereinkommen fallenden grenzüberschreitenden Verkehrsleistung ausgefallenen oder beschädigten Fahrzeugs dienen sollen, sind ebenfalls von der Genehmigungspflicht befreit

Bei Verkehren, die von in der Europäischen Gemeinschaft niedergelassenen Verkehrsunternehmen ausgeführt werden, kann der Ausgangs- und/oder Zielort des Verkehrs in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft liegen, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat der Omnibus zugelassen oder der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.

3. Technische Anforderungen an die Omnibusse

Die im Rahmen des INTERBUS-Übereinkommens im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr eingesetzten Omnibusse müssen den in Artikel 5 und Anhang 2 dieses Übereinkommens niedergelegten technischen Normen genügen.

4. Hinweise für das Ausfüllen der Fahrtenblätter

1. Das Fahrtenblatt ist vom Verkehrsunternehmer für jede Fahrt vor deren Antritt in doppelter Ausfertigung auszufüllen.

Zur Angabe der Namen der Fahrgäste kann der Verkehrsunternehmer eine im voraus auf einem gesonderten Blatt erstellte Liste verwenden, die dem Fahrtenblatt beizufügen ist. Der Stempel des Verkehrsunternehmers und gegebenenfalls die Unterschriften des Verkehrsunternehmers und des Omnibusfahrers sind sowohl auf dieser Liste als auch auf dem Fahrtenblatt anzubringen.

Wenn die Hinfahrt leer erfolgt, kann die Liste der Fahrgäste zu den obengenannten Bedingungen zum Zeitpunkt der Aufnahme der Fahrgäste erstellt werden.

Das Original des Fahrtenblatts ist während der ganzen Fahrt im Omnibus mitzuführen und allen amtlich ausgewiesenen Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen.

2. Wenn die Hinfahrt gemäß Punkt 4C des Fahrtenblatts leer erfolgt, muß der Verkehrsunternehmer dem Fahrgastkontrolldokument die folgenden Beweisstücke beifügen:

- Bei Fahrten gemäß 4 C1: eine Kopie des Beförderungsvertrags, soweit dieser von einigen Ländern vorgeschrieben ist, oder eines gleichwertigen Dokuments, aus dem die wesentlichen Daten dieses Vertrags ersichtlich sind (insbesondere Ort, Land und Tag des Vertragsschlusses; Ort, Land und Tag der Aufnahme der Fahrgäste und Zielort und -land);

- Bei Verkehren, die unter 4 C2 fallen: das Fahrtenblatt, das in dem Omnibus bei der entsprechenden früheren Fahrt (Hinfahrt mit Fahrgästen, Rückfahrt leer) mitgeführt wurde, die der Verkehrsunternehmer durchgeführt hat, um die Fahrgäste in das Gebiet der Vertragspartei zu bringen, von wo sie nun zurückgebracht werden.

- Bei Verkehren, die unter 4 C3 fallen: den Einladungsbrief der die Fahrgäste einladenden Person (ggf. in Photokopie).

3. Bei Gelegenheitsverkehren dürfen unterwegs keine Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, es sei denn, die zuständigen Behörden gewähren eine Ausnahme. In diesem Fall ist eine entsprechende Genehmigung erforderlich.

4. Der Verkehrsunternehmer ist für die ordnungsgemäße Führung der Fahrtenblätter verantwortlich.

5. Das Fahrtenheft ist nicht übertragbar.

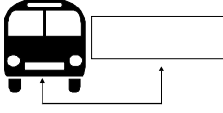
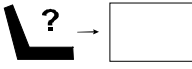
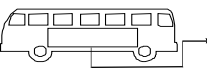
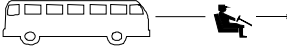

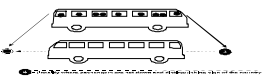
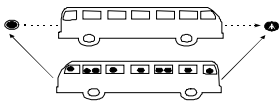
(Abzufassen in der Amtssprache oder mehreren Amtssprachen der Vertragspartei, in der der Verkehrsunternehmer ansässig ist)

Heft Nr.....

Fahrtenblatt Nr.....

(Staat, in dem das Dokument ausgegeben wird)

- Nationalitätszeichen -

		
	Fahrzeugkennzeichen	Zahl der vorhandenen Fahrgastsitze
2	
	Name oder Firma des Verkehrsunternehmers	
3		1 2 3
	Name des Fahrers oder der Fahrer	
Art der Verkehrsleistung (das entsprechende Kästchen ankreuzen und die geforderten zusätzlichen Angaben machen)		
A	 <p style="text-align: center;">Rundfahrt mit geschlossenen Türen</p>	B
		 <p style="text-align: center;">Hinfahrt mit Fahrgästen - Rückfahrt leer</p>
		☒ Ort und Land (Nationalitätszeichen) wo die Fahrgäste abgesetzt werden
C	<p>Hinfahrt leer – alle Fahrgäste werden am gleichen Ort aufgenommen und in das Land befördert, in dem der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.</p> <p>☒ Ort und Land (Nationalitätszeichen) wo die Fahrgäste abgesetzt werden</p>	
4	C1	
	a) Die Fahrgäste wurden durch einen Beförderungsvertrag zusammengefaßt, der am (Tag) mit (Reisebüro, Verein usw.) abgeschlossen wurde b) Die Zusammenfassung der Fahrgäste erfolgte im Gebiet einer: a) Nicht-Vertragspartei (Name des Landes) b) anderen Vertragspartei als derjenigen, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist (Name des Landes) c) Die Fahrgäste wurden aufgenommen in (Ort und Vertragspartei) (Name des Landes) d) und werden in das Gebiet der Vertragspartei befördert, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist (Name des Landes)	
	<input type="checkbox"/> Eine Kopie des Beförderungsvertrags oder eines gleichwertigen Dokuments ist beigefügt (siehe "Wichtige Hinweise" Punkt 4)	
	C2	Die Fahrgäste wurden vorher vom gleichen Verkehrsunternehmer auf einer Fahrt gemäß B in das Gebiet der Vertragspartei gebracht, von der sie nun in das Gebiet der Vertragspartei zurückbefördert werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist. <input type="checkbox"/> Das Fahrtenblatt der vorhergehenden Hinfahrt (mit Fahrgästen) und Rückfahrt (Leerfahrt) ist beigefügt.

C3	<p>Die Fahrgäst wurden zu der Fahrt nach (Ort und Land) eingeladen.</p> <p>Die Fahrtkosten trägt der Einladende. Die Fahrgäste sind ein zusammengehöriger Personenkreis, der nicht nur zum Zwecke dieser Fahrt gebildet wurde. Das Einladungsschreiben (oder eine Kopie dieses Schreibens) ist beigefügt.</p> <p>Die Gruppe wird in das Gebiet der Vertragspartei gebracht, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.</p>					
5	Fahrtprogramm	Tägliche Fahrtstrecken				
	Datum	Von Ort / Land	Nach Ort / Land	Km besetzt	Km leer	Grenzübergänge

(Die Angaben zu Punkt 5 können nötigenfalls auf einem getrennten Blatt gemacht werden, das diesem Dokument fest anzuheften ist).

ANHANG 4

**Muster des Antrags auf Genehmigung eines grenzüberschreitenden
Gelegenheitsverkehrs**

(weißes Papier - Abmessungen DIN A4)

(Abzufassen in der Amtssprache(n) oder einer der Amtssprachen der Vertragspartei, in
der der Antrag gestellt wird)

ANTRAG AUF GENEHMIGUNG EINER VERKEHRSLAISTUNG
IM GRENZÜBERSCHREITENDEN GELEGENHEITSVERKEHR

mit Omnibussen zwischen Vertragsparteien

gemäß Artikel 7 des Übereinkommens über die Personenbeförderung im
grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (INTERBUS)

(Zuständige Behörde der Vertragspartei, von deren Gebiet die Verkehrsleistung ausgehen soll,
d.h. in der die erste Aufnahme von Fahrgästen erfolgen soll)

1. Angaben über den Antragsteller:

Name oder Firma

Anschrift

Land

Telefon Fax

2. Zweck, Gründe und Beschreibung der Verkehrsleistung

3. Angaben über die Fahrtroute

(a) Ausgang: Ort Land

(b) Fahrtziel: Ort Land

Hauptpunkte der Fahrtstrecke und Grenzübergänge

.....
.....

In Transit, d.h. ohne Aufnahmen oder Absetzen von Fahrgästen durchfahrene
Länder

.....
.....

4. Datum der Fahrt

5. Amtl. Kennzeichen des (der) Omnibusse(s)

.....
.....

6. Zusätzliche Angaben:

7.

(Ort und Datum)

.....

(Unterschrift des Antragstellers)

Wichtiger Hinweis

1. Der Antrag ist vom Verkehrsunternehmer auszufüllen. Dem Antrag sind Unterlagen beizufügen, aus denen hervorgeht, daß der Antragsteller die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a des INTERBUS-Übereinkommens geforderte Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen besitzt.
2. Gelegenheitsverkehre, die nicht den in Artikel 6 des INTERBUS-Übereinkommens genannten Bedingungen entsprechen, sind genehmigungspflichtig.

Von der Genehmigungspflicht befreit sind nur:

1. **Rundfahrten mit geschlossenen Türen**, d.h. Fahrten, die mit dem gleichen Omnibus durchgeführt werden, der die gleiche Reisegruppe auf der gesamten Fahrtstrecke befördert und sie an den Ausgangsort zurückbringt, der im Gebiet der Vertragspartei liegt, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
2. **Beförderung von Fahrgästen auf der Hinfahrt mit leerer Rückfahrt**, wobei der Ausgangsort im Gebiet der Vertragspartei liegt, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
3. **Fahrten mit leerer Hinfahrt**, bei denen alle Fahrgäste am gleichen Ort aufgenommen werden und eine der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:
 - a) die Fahrgäste bilden im Gebiet einer Nicht-Vertragspartei oder einer Vertragspartei, die weder diejenige ist, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, noch diejenige, in der die Fahrgäste aufgenommen werden, Gruppen, die durch Beförderungsverträge zusammengefaßt sind, die vor ihrer Ankunft in der letztgenannten Vertragspartei abgeschlossen wurden. Die Fahrgäste werden in das Gebiet der Vertragspartei zurückgebracht, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 - b) die Fahrgäste sind zuvor vom gleichen Verkehrsunternehmer unter den oben unter Punkt 2 dargelegten Umständen in das Gebiet der Vertragspartei gebracht worden, in der sie wieder aufgenommen werden, um in das Gebiet der Vertragspartei gebracht zu werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 - c) die Fahrgäste sind eingeladen worden, sich in das Gebiet einer anderen Vertragspartei zu begeben, wobei die Fahrtkosten von der einladenden Person getragen werden. Die Fahrgäste müssen eine homogene Gruppe sein, die nicht nur zum Zweck dieser Fahrt gebildet wurde, und in das Gebiet der Vertragspartei gebracht werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
4. **Transitfahrten** durch das Gebiet von Vertragsparteien, die im Zusammenhang mit genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehren anfallen, sind ebenfalls von der Genehmigungspflicht befreit.
5. **Leerfahrten von Omnibussen**, die lediglich als Ersatz von bei Durchführung eines unter dieses Übereinkommen fallenden grenzüberschreitenden Verkehrs ausgefallenen oder beschädigten Omnibussen dienen sollen, sind ebenfalls von der Genehmigungspflicht befreit.

Bei Verkehren, die von in der Europäischen Gemeinschaft niedergelassenen Verkehrsunternehmern ausgeführt werden, kann der Ausgangs- und/oder Zielort des Verkehrs in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft liegen, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat der Omnibus zugelassen oder der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.

3. Der Antrag ist an die zuständige Behörde der Vertragspartei zu richten, von der die Verkehrsleistung ausgehen soll, d.h. in deren Gebiet die erste Aufnahme von Fahrgästen erfolgt.
4. Die zu benutzenden Omnibusse müssen im Gebiet der Vertragspartei zugelassen sein, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
5. Die zur Durchführung grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehre nach dem INTERBUS-Übereinkommen zu benutzenden Omnibusse müssen den in Anhang 2 dieses Übereinkommens niedergelegten technischen Normen entsprechen.

ANHANG 5

Muster der Genehmigung eines nicht-liberalisierten Verkehrsleistung

(Erste Seite der Genehmigung)

(rosa Papier - Abmessungen DIN A4)

(Abzufassen in der oder den Amtssprache(n) oder einer der Amtssprachen der
die Genehmigung ausstellenden Vertragspartei)

AUSSTELLENDEN VERTRAGSPARTEI

ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

- Nationalitätskennzeichen ⁷

- Dienstsiegel -

GENEHMIGUNG Nr.

Für eine nicht-liberalisierte Omnibus-Verkehrsleistung

zwischen Vertragsparteien

gemäß Artikel 7 des Übereinkommens über die Personenbeförderung

im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen

(INTERBUS-Übereinkommen)

Für

(Name und Vorname oder Firma des Verkehrsunternehmers)

Anschrift

Land

Telefon

Fax

.....

(Ort und Datum der Ausstellung)

.....

(Unterschrift und Dienstsiegel der ausstellenden Behörde)

⁷ Auszufüllen: Belgien (B), Bulgarien (BG), Dänemark (DK), Deutschland (D), Estland (EST), Finnland (FIN), Frankreich (F), Griechenland (GR), Irland (IRL), Italien(I), Lettland(LT), Litauen(LV), Luxemburg(L), Niederlande(NL), Österreich(A), Polen(PL), Portugal(P), Rumänien(RO), Schweden (S), Slowakische Republik(SK), Slowenien(SLO), Spanien(E), Tschechische Republik (CZ), Ungarn (H), Vereinigtes Königreich (UK).

1. Zweck, Gründe und Beschreibung der Verkehrsleistung

2. Angaben über die Fahrtroute

(a) Ausgang: Ort Land

(b) Fahrtziel: Ort Land

Hauptpunkte der Fahrtstrecke und Grenzübergänge

3. Vorgesehenes Datum der Fahrt

4. Amtl. Kennzeichen des (der) Omnibusse(s)

.....

.....

5. Sonstige Bedingungen:

6. Die Liste der Fahrgäste ist beigelegt.

.....

(Dienstsigel der ausstellenden Behörde)

(Dritte Seite der Genehmigung)

(Abzufassen in der oder den Amtssprache(n) oder einer der Amtssprachen der
die Genehmigung ausstellenden Vertragspartei)

Wichtiger Hinweis

1. Diese Genehmigung gilt für die gesamte Fahrt. Sie darf nur von dem Verkehrsunternehmer und für den oder die Omnibusse verwendet werden, dessen Name bzw. amtliche(s) Kennzeichen darin angegeben sind.
2. Diese Genehmigung ist während der ganzen Fahrt im Omnibus mitzuführen und den Kontrollbeamten auf Verlangen vorzulegen.
3. Die Liste der Fahrgäste ist dieser Genehmigung beizufügen.

**MUSTER DER VON DEN VERTRAGSPARTEIEN DES INTERBUS-
ÜBEREINKOMMENS ABZUGEBENDEN ERKLÄRUNG**

ZU ARTIKEL 4 UND ANHANG 1

Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer

ERKLÄRUNG von (Name der Vertragspartei)

Zu Artikel 4 und Anhang 1:

1. Die drei in Titel I der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehrs sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 124 vom 23.5.1996, S.1*), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/76/EG des Rates vom 1. Oktober 1998 (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 277 vom 14.10.1998, S.17*) aufgestellten Bedingungen

a) sind durch (Bezeichnung des Gesetzes) in die nationale Gesetzgebung übernommen worden;

b) werden bis zum (Datum) in die nationale Gesetzgebung übernommen.

2. Hinsichtlich der Anforderungen an die "angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit" ist in den derzeit geltenden Rechtsvorschriften festgelegt, daß der Verkehrsunternehmer verfügbares Kapital und Reserven in folgender Mindesthöhe nachweisen muß:

- EURO (oder Gegenwert in Landeswährung) je eingesetztem Fahrzeug

oder

- EURO (oder Gegenwert in Landeswährung) je Sitz der von dem Verkehrsunternehmer zur Beförderung von Fahrgästen eingesetzten Omnibusse.

Es ist geplant, den als "angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit" geltenden Betrag bis zum (Datum, oder spätestens am 1.1.2005) an die Bestimmungen der Richtlinie 96/26/EG anzupassen.

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Beschluss des Rates über die Unterzeichnung des Übereinkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und 14 mittel- und osteuropäischen Ländern über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen.

2. HAUSHALTSLINIE(N)

A-7010

A-7031

3. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 71 in Verbindung mit Artikel 300

4. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME

4.1 Allgemeines Ziel der Maßnahme

Das Übereinkommen zielt darauf ab, die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs in Europa zu fördern und seine Organisation und Durchführung zu erleichtern. Ein weiteres Ziel des Übereinkommens ist es, eine ebenso weit gehende Liberalisierung zu erreichen, wie sie durch das 1982 in Dublin unterzeichnete Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (ASOR) geschaffen wurde. Dieses Übereinkommen sah allerdings keine weiteren Beitritte vor.

4.2 Dauer der Maßnahme und Bestimmungen über eventuelle Verlängerungen

Das Übereinkommen wird für einen Zeitraum von fünf Jahren geschlossen, der mit seinem Inkrafttreten beginnt. Die Laufzeit des Übereinkommens wird für diejenigen Vertragsparteien, die sich nicht dagegen aussprechen, automatisch um weitere Zeiträume von jeweils fünf Jahren verlängert.

5. EINSTUFUNG DER AUSGABEN / EINNAHMEN

5.1 Nichtobligatorische Ausgaben (NOA)

5.2 Getrennte Mittel/Nicht getrennte Mittel (GM/NGM)

A – 7010 NGM

A – 7031 NGM

5.3 Art der Einnahmen

Gegenstandslos.

6. ART DER AUSGABEN / EINNAHMEN

– Verwaltungsausgaben (Teil A des Haushaltsplans)

7. FINANZIELLE BELASTUNG

7.1 Berechnung der Gesamtkosten der Maßnahme (Einheits- und Gesamtkosten)

15 Sachverständige für jeweils einen Tag pro Jahr entsprechend 15 x 670 € einschließlich Reisekosten = 10050 €

7.2 Aufschlüsselung nach Kostenelementen

Gegenstandslos.

7.3 Ausgaben für Studien, Sachverständige usw. im Rahmen von Teil B des Haushaltsplans

Gegenstandslos.

7.4 Fälligkeitsplan für Verpflichtungs- und Zahlungsermächtigungen

Globale Mittelbindung in der Haushaltslinie A 07031, davon jährlich 10050 € für diese Maßnahme.

8. BETRUGSBEKÄMPFUNGSVORKEHRUNGEN

Gegenstandslos.

9. KOSTENWIRKSAMKEITSANALYSE

9.1 Quantifizierbare Einzelziele, Zielgruppe

Gegenstandslos.

9.2 Begründung der Maßnahme

Gegenstandslos.

9.3 Follow-up und Bewertung der Maßnahme

Gegenstandslos.

10. VERWALTUNGS-AUSGABEN (TEIL A DES EINZELPLANS III DES GESAMTHAUSHALTSPLANS)

Die Bereitstellung der erforderlichen Verwaltungsressourcen ist an die Mittel gebunden, die der für die Maßnahme zuständigen Generaldirektion bewilligt wurden.

10.1 Auswirkung auf den Personalbestand

Art der Stellen		Für die Durchführung der Maßnahme erforderliches Personal		davon		Dauer
				Dauer-Planstellen	Planstellen auf Zeit	
Beamte oder Bedienstete auf Zeit	A	0.025		0.025		unbestimmt
	B	0.050		0.050		
	C					
Sonstige Humanressourcen						
Insgesamt		0.075		0.075		

10.2 Gesamtkosten für zusätzliches Personal

(in EURO)

	Betrag	Berechnung
Beamte Bedienstete auf Zeit Sonstige Humanressourcen (Angabe der Haushaltslinie)	8100	0.075 x 108 000 (Einheitskosten)
Insgesamt	8100	

Handelt es sich um eine befristete Maßnahme, drücken die angegebenen Beträge die Kosten für die Gesamtlaufzeit der Maßnahme aus; bei unbefristeten Maßnahmen sind die Kosten für ein Jahr anzugeben.

10.3 Sonstige Mehrausgaben für Verwaltung und Dienstbetrieb, insbesondere Kosten für Sitzungen von Ausschüssen und Sachverständigengruppen

(in EURO)

Haushaltslinie (mit Bezeichnung)	Betrag	Berechnung
A-7030 Dienstreisen	2000 €	In Jahren, in denen die Sitzungen außerhalb Brüssels stattfinden sollen Jährlich 1 Sitzung des Gemeinsamen Ausschusses x 2 Beamte x 1000 €
A-7031	10050 €	In Jahren, in denen die Sitzungen in Brüssel stattfinden 15 nationale Sachverständige x 670 €
Insgesamt	12050 €	

Handelt es sich um eine befristete Maßnahme, drücken die angegebenen Beträge die Kosten für die Gesamtlaufzeit der Maßnahme aus; bei unbefristeten Maßnahmen sind die Kosten für ein Jahr anzugeben.