



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 04.12.2000
COM(2000) 799 final

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la signature de l'accord Interbus relatif au transport international occasionnel
de voyageurs par autocar ou par autobus**

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE GENERAL

1. Le 7 décembre 1995, le Conseil a autorisé la Commission à négocier avec des pays tiers membres de la Conférence européenne des Ministres des Transports en Europe centrale et orientale, un accord européen sur le transport international occasionnel de voyageurs par autocar et autobus. Les négociations ont été ouvertes avec 14 pays à savoir : la Bosnie Herzégovine, la Bulgarie, la Croatie, la République Tchèque, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie, la Moldavie, la Pologne, la Roumanie, la République Slovaque, la Slovénie, la Turquie.
2. L'objectif principal était d'obtenir le même degré de libéralisation que celui réalisé par l'accord relatif aux services occasionnels de voyageurs par route effectués par autocars ou par autobus (ASOR), signé à Dublin le 26 mai 1982¹ pour certains services occasionnels, les autres services occasionnels restant soumis à autorisation. La nécessité de faire un nouvel accord provenait du fait que l'accord ASOR avait été signé avec des pays qui depuis sont devenus membres de l'Union européenne, seuls la Norvège, la Turquie et la Suisse restaient concernés par cet accord Asor qui ne prévoyait pas d'adhésion future.
3. Le présent accord INTERBUS reprend donc la plupart des mesures de libéralisation de l'accord ASOR en ajoutant des mesures sociales, fiscales et techniques basées sur le principe de non discrimination entre les différentes parties contractantes. Cet accord régira non seulement le trafic entre la Communauté et les Etats tiers concernés mais également le trafic entre les Etats tiers eux-mêmes, créant ainsi une certaine harmonisation des conditions fiscales, sociales et techniques en plus des règles d'accès au marché. De même, l'accord INTERBUS, contrairement à l'accord ASOR, prévoit des adhésions postérieures à l'entrée en vigueur, pour tout membre de la CEMT ainsi que pour la République de San Marino, la Principauté de Monaco et la Principauté d'Andorre. L'accord INTERBUS remplace les accords bilatéraux conclus entre les parties contractantes.
4. Six sessions de négociations ont été organisées, en consultation avec un comité désigné par le Conseil, avec les Parties contractantes au cours desquelles les différents chapitres de l'accord ont été discutés. La Turquie n'a jamais répondu aux invitations à participer aux négociations. Les Etats membres ont à chaque fois été invités à participer en tant qu'observateurs. Des réunions d'experts ont également été organisées avec les Etats membres pour certains aspects techniques de l'accord. La Commission a transmis les projets d'accord successifs tant aux Etats membres qu'aux pays partenaires. A deux reprises, le projet d'accord a été présenté au groupe transport du Conseil.

¹ Règlement (CEE) n°56/83 du 16.12.1982 concernant la mise en œuvre de l'accord relatif aux services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués par autocars ou autobus - JO L 10 du 13.1.1983.

5. Une session de clôture des négociations a eu lieu le 13 avril 2000 au cours de laquelle les Etats partenaires présent ont déclaré leur accord sur le texte. 12 pays étaient présents, 6 d'entre eux ont paraphé l'accord (Bulgarie, République Tchèque, Moldavie, Pologne, Roumanie, Lettonie) et six autres ont manifesté leur intention de signer l'accord (Estonie, Lituanie, République Slovaque, Slovénie, Croatie, Bosnie Herzégovine). La Hongrie et la Turquie n'ont pas participé à cette cérémonie de paraphe.
6. La période de signature de l'accord a été ouverte à partir du 14 avril 2000 et se terminera le 31 décembre 2000.

2. CONTENU DE L'ACCORD

7. Le principe de non discrimination.

L'accord prévoit de manière générale que les parties contractantes veillent à l'application du principe de non discrimination pour des raisons liées à la nationalité ou au lieu d'établissement du transporteur ainsi qu'à l'origine ou la destination de l'autobus ou de l'autocar.

8. L'accès au marché.

L'accord prévoit que sont exemptés d'autorisation : les circuits à portes fermées, les services comportant le voyage aller en charge et le voyage retour à vide, les services comportant le voyage aller à vide tous les voyageurs étant pris en charge au même endroit, les opérations de transit, les autobus ou les autocars destinés à être utilisés pour le remplacement d'un véhicule endommagé. Ces services sont exécutés sous le couvert de documents de contrôle délivrés par les autorités compétentes et dont les modèles sont établis par l'accord.

Les autres services occasionnels sont soumis à autorisation. Les modalités et procédures d'autorisation sont établies par l'accord.

9. Harmonisation législative

En ce qui concerne les conditions applicables aux transporteurs, l'accord prévoit que les parties contractantes appliquent des dispositions équivalentes à celles établies par la directive communautaires concernant l'accès à la profession (annexe 1 de l'accord).

De même pour les conditions techniques applicables aux véhicules, un calendrier d'adaptation à diverses directives communautaires a été prévu (annexe 2 de l'accord) pour parvenir à une circulation uniquement d'autocars et d'autobus équivalents à la norme EURO 1 au plus tard en 2010.

En outre, l'accord prévoit que les parties contractantes qui ne l'ont pas encore fait, adhèrent à l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR).

10. Dispositions fiscales

Afin d'éviter les doubles impositions et de préserver le principe de non discrimination, l'accord prévoit qu'aucune taxe ne sera prélevée sur la circulation ou la possession ni aucune taxe spéciale sur les opérations de transport sur le territoire des autres parties contractantes. Le comité mixte sera chargé de dresser une liste des taxes qui ne peuvent être prélevées que par la partie contractante dans laquelle est immatriculé le véhicule. En revanche, les taxes et redevances applicables aux carburants, la taxe sur la valeur ajoutée, les péages routiers et autres redevances d'utilisation de l'infrastructure seront applicables de manière non discriminatoire. Cette obligation, cependant, ne fait pas obstacle à distinguer selon le lieu d'établissement du transporteur pour ce qui concerne l'application de certaines procédures et obligations de nature fiscale (par exemple l'obligation de nommer un représentant fiscal) y compris l'application de la 13^{ème} directive en matière de TVA.

Une franchise de droit d'importation est prévue sur une quantité limitée de carburant contenu dans les véhicules, ainsi que des lubrifiants. De même les pièces de rechange peuvent être importées en franchise des droits d'importation.

11. Les contrôles

Les parties contractantes sont responsables du contrôle des opérations de transport sur leur territoire. Il leur incombe de vérifier que les documents de contrôle soient correctement remplis et utilisés en fonction des services effectués. Les parties contractantes doivent également prévoir un système de pénalité en cas d'infraction aux prescriptions de l'accord, pouvant aller jusqu'à l'exclusion temporaire de leur territoire.

12. La gestion de l'accord

Un comité mixte constitué des représentants des parties contractantes est prévu par l'accord. Il a pour tâche entre autres de veiller à l'application correcte de l'accord, il a également un rôle d'information entre les parties contractantes, il est chargé d'adapter les documents de contrôle aux nouvelles mesures adoptées dans la Communauté, il tente de résoudre les litiges pouvant survenir dans l'application de l'accord.

13. Nouvelles adhésions

L'accord Interbus prévoit que les pays membres de la CEMT peuvent adhérer à l'accord après son entrée en vigueur.

3. CONCLUSION

14. La Commission estime que les négociations ont permis d'obtenir un projet d'accord acceptable pour la Communauté. Par conséquent, elle propose au Conseil :
- (1) D'approuver les résultats des négociations
 - (2) De décider de signer l'accord.
15. Elle soumet par conséquent au Conseil la présente proposition de décision du Conseil pour la signature de l'accord INTERBUS relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus, entre la Communauté et les Etats d'Europe centrale et orientale.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la signature de l'accord Interbus relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPEENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1, en liaison avec son article 300, paragraphe 2, première phrase,

vu la proposition de la Commission²,

considérant qu'il est nécessaire d'autoriser la signature de l'accord Interbus relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus

DÉCIDE:

Article premier

La signature, sous réserve de conclusion, de l'accord INTERBUS relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus est approuvée au nom de la Communauté.

Article 2

Le Président du Conseil est autorisé à désigner les personnes habilitées à signer l'accord au nom de la Communauté.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le Président*

² JO C du , p. .

ANNEXE

Accord INTERBUS relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus

Les parties contractantes:

TENANT COMPTE de la volonté de promouvoir le développement du transport international en Europe, et notamment d'en faciliter l'organisation et l'exécution,

TENANT COMPTE de la volonté de faciliter le tourisme et les échanges culturels entre les parties contractantes;

CONSIDÉRANT que l'accord relatif aux services occasionnels de voyageurs par route effectués par autocars ou par autobus (ASOR), signé à Dublin le 26 mai 1982, ne prévoit aucune possibilité d'adhésion de nouvelles parties contractantes;

CONSIDÉRANT qu'il convient de préserver l'expérience acquise et la libéralisation réalisée dans le cadre de cet accord;

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable de prévoir la libéralisation harmonisée de certains services occasionnels internationaux par autocar ou par autobus ainsi que des opérations de transit afférentes;

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable de prévoir des dispositions harmonisées de procédure pour les services occasionnels internationaux non libéralisés, qui sont par conséquent encore soumis à autorisation;

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire d'atteindre un haut degré d'harmonisation des conditions techniques applicables aux autobus et autocars utilisés pour des services internationaux occasionnels entre les parties contractantes, afin d'améliorer la sécurité routière et la protection de l'environnement;

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire que les parties contractantes appliquent des mesures uniformes concernant le travail des équipages des autobus et autocars assurant des transports internationaux par route;

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable de prévoir l'harmonisation des conditions d'accès à la profession de transporteur routier de voyageurs;

CONSIDÉRANT que le principe de la non discrimination sur la base de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur ainsi que de l'origine ou de la destination de l'autobus ou de l'autocar doit être considéré comme une condition fondamentale de la fourniture de services internationaux de transport;

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire de prévoir des modèles uniformes pour les documents de transport tels que le document de contrôle pour les services occasionnels libéralisés ainsi que l'autorisation et le formulaire de demande pour les services non libéralisés, afin de faciliter et de simplifier les procédures d'inspection;

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire de prévoir des mesures harmonisées relatives à l'application de l'accord, notamment en ce qui concerne les procédures de contrôle, les pénalités et l'assistance mutuelle;

CONSIDÉRANT qu'il convient d'établir des procédures de gestion de l'accord, afin d'en assurer l'application correcte et de permettre d'apporter aux annexes des adaptations techniques;

CONSIDÉRANT que l'accord doit être ouvert à l'adhésion des futurs membres de la Conférence européenne des ministres des transports ainsi que d'autres pays européens;

ONT DÉCIDÉ d'établir des règles uniformes applicables aux services occasionnels internationaux de voyageurs par autocar ou par autobus;

ET SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

SECTION I

Champ d'application et définitions

Article 1 *Champ d'application*

1. Le présent accord s'applique:
 - a) au transport international de voyageurs de toute nationalité par route dans le cadre de services occasionnels:
 - entre les territoires de deux parties contractantes, ou au départ et à destination du territoire de la même partie contractante et, au besoin lors de tels services, en transit tant par le territoire d'une autre partie contractante que par le territoire d'un État non partie contractante;
 - effectué pour le compte d'autrui par des opérateurs de transport établis sur le territoire d'une partie contractante conformément à la législation de celle-ci et en possession d'une licence pour le transport par autocar ou par autobus sous forme de services internationaux occasionnels;
 - au moyen d'autocars ou d'autobus immatriculés dans la partie contractante où est établi le transporteur.
 - b) aux déplacements à vide des autocars et des autobus en rapport avec ces services.
2. Aucune disposition du présent accord ne peut être interprétée comme donnant la possibilité, pour des opérateurs établis dans une partie contractante, d'assurer des services occasionnels nationaux sur le territoire d'une autre partie contractante.
3. L'utilisation pour le transport de marchandises à des fins commerciales d'autobus et d'autocars conçus pour le transport de voyageurs n'entre pas dans le champ d'application du présent accord.
4. Le présent accord ne s'applique pas aux services occasionnels pour compte propre.

Article 2 *Non discrimination*

Les parties contractantes veillent à l'application du principe de la non discrimination pour des raisons liées à la nationalité ou au lieu d'établissement du transporteur, ainsi qu'à l'origine ou à la destination de l'autobus ou de l'autocar, notamment eu égard aux dispositions fiscales visées à la section VI et au contrôle et aux pénalités visées à la section IX.

Article 3
Définitions

Aux fins du présent accord, les définitions suivantes s'appliquent:

1. On entend par “autocars et autobus” des véhicules qui, par leur construction et leur équipement, conviennent pour le transport de plus de neuf personnes, y compris le conducteur, et sont destinés à cet usage.
2. On entend par "services internationaux occasionnels", les services empruntant le territoire d'au moins deux parties contractantes et qui n'entrent pas dans la définition des services réguliers ou des services réguliers spéciaux, ni dans celle des services de navette. Ces services peuvent fonctionner avec une certaine fréquence sans cesser pour autant d'être des services occasionnels.
3. On entend par "services réguliers", les services assurant le transport, à une fréquence donnée et selon des itinéraires fixes, de voyageurs pouvant monter ou descendre à des arrêts prédéterminés; les services réguliers peuvent être soumis à l'obligation de respecter des horaires et des tarifs préétablis;
4. On entend par "services réguliers spéciaux", les services, quel que soit leur organisateur, qui assurent le transport de catégories particulières de voyageurs à l'exclusion de tous les autres voyageurs, pour autant que ces services soient fournis dans les conditions visées au point 3; les services réguliers spéciaux comprennent:
 - le transport de travailleurs entre le domicile et le lieu de travail;
 - le transport d'enfants et d'adolescents entre le domicile et l'établissement d'enseignement.

Le fait qu'un service régulier spécial puisse varier en fonction des besoins des usagers n'affecte par son classement comme service régulier.

5. On entend par "services de navette" les services dans lesquels, par des trajets répétés aller et retour, des groupes de voyageurs déjà formés sont transportés d'un point de départ unique à une destination unique. Chaque groupe, composé des voyageurs qui ont effectué le trajet aller, est transporté au retour jusqu'au point de départ par le même opérateur de transport. Les points de départ et de destination sont respectivement le lieu où le voyage commence et le lieu où il se termine, ainsi, dans chaque cas, que les localités environnantes dans un rayon de 50 km.

Au cours des services de navette, aucun voyageur ne peut être pris ni déposé en cours de route.

Le premier voyage de retour et le dernier voyage aller d'une série de navettes ont lieu à vide.

Toutefois, la classification d'un transport dans les services de navette n'est pas affectée par le fait que, en accord avec les autorités compétentes dans ou les parties contractantes concernées:

- des voyageurs, par dérogation au premier alinéa du présent paragraphe, effectuent le voyage de retour avec un autre groupe;
- de voyageurs sont, par dérogation au deuxième alinéa, pris ou déposés en cours de route;
- le premier voyage aller et le dernier voyage de retour de la série des navettes ont lieu à vide, par dérogation au troisième alinéa.

6. On entend par "parties contractantes" les signataires du présent accord, qui sont liés par lui et pour lesquels il est en vigueur.

Le présent accord s'applique sur les territoires d'application du traité instituant la Communauté européenne, et dans les conditions fixées par ce traité, ainsi que sur les territoires de la BOSNIE-HERZÉGOVINE, de la BULGARIE, de la CROATIE, de la RÉPUBLIQUE TCHÈQUE, de l'ESTONIE, de la HONGRIE, de la LETTONIE, de la LITUANIE, de la MOLDAVIE, de la POLOGNE, de la ROUMANIE, de la SLOVAQUIE, de la SLOVÉNIE, de la TURQUIE, pour autant qu'ils aient conclu le présent accord.

7. On entend par "autorités compétentes" les autorités désignées par les États membres de la Communauté et par les autres parties contractantes pour exécuter les tâches visées aux sections V, VI, VII, VIII et IX du présent accord.
8. On entend par "transit" la partie d'une opération de transport effectuée sur le territoire d'une partie contractante sans prendre ni déposer de voyageurs.

SECTION II

Conditions applicables aux transporteurs routiers de voyageurs

Article 4

1. Les parties contractantes qui ne l'ont pas encore fait appliquent des dispositions équivalentes à celles établies par la directive de la Communauté européenne visée à l'annexe 1.
2. En ce qui concerne la condition de capacité financière visée à l'article 3, paragraphe 3 de cette directive, les parties contractantes peuvent fixer, pour le niveau minimal du capital et des réserves, un montant inférieur à celui indiqué au point c), jusqu'au 1.1.2003, voire jusqu'au 1.1.2005, à condition dans ce dernier cas qu'une déclaration en ce sens soit faite lors de la ratification de l'accord, et sans préjudice des dispositions de l'accord européen instituant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres et certaines parties contractantes du présent accord.

SECTION III

Conditions techniques applicables aux véhicules

Article 5

Les autobus et les autocars utilisés pour assurer les services internationaux occasionnels couverts par le présent accord sont conformes aux normes techniques fixées à l'annexe 2.

SECTION IV

Accès au marché

Article 6

Services occasionnels libéralisés

Les services occasionnels suivants sont dispensés d'autorisation sur le territoire de toutes les parties contractantes autres que celle dans laquelle est établi le transporteur.

1. Les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même autobus ou autocar qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ. Le lieu de départ se trouve sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.
2. Les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide. Le lieu de départ se trouve sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.
3. Les services comportant le voyage aller à vide, tous les voyageurs étant pris en charge au même endroit, pour autant qu'une des conditions suivantes soit satisfaite:
 - a) les voyageurs sont groupés, sur le territoire soit d'une partie non contractante, soit d'une partie contractante autre que celle où est établi le transporteur et autre que celle où s'effectue leur prise en charge, par contrats de transport conclus avant leur arrivée sur le territoire de cette dernière partie contractante, et sont transportés sur le territoire de la partie contractante où est établi le transporteur;
 - b) les voyageurs ont été conduits précédemment par le même transporteur dans les conditions prévues au point 2, sur le territoire de la partie contractante où ils sont repris en charge et sont transportés sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur;
 - c) ont été invités à se rendre sur le territoire d'une autre partie contractante, les frais de transport étant à la charge de la personne invitante. Les voyageurs doivent former un groupe homogène qui ne peut avoir été constitué uniquement en vue de ce voyage et qui est amené sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.

Sont également dispensés d'autorisation:

4. Les opérations de transit à travers le territoire des parties contractantes en relation avec des services occasionnels dispensés d'autorisation.
5. Les autobus et les autocars à vide destinés à être utilisés uniquement pour le remplacement d'un autobus ou d'un autocar endommagé ou en panne, lors de l'exécution d'un service international couvert par le présent accord.

Pour les services assurés par des transporteurs établis dans la Communauté européenne, les lieux de départ et/ou de destination des services peuvent se situer dans tout État membre de la Communauté européenne, indépendamment de l'État membre dans lequel l'autobus ou l'autocar est immatriculé ou de l'État membre dans lequel est établi le transporteur.

Article 7
Services occasionnels non libéralisés

1. Les services occasionnels autres que ceux visés à l'article 6 sont soumis à autorisation conformément à l'article 15.
2. Dans le cas des services assurés par des opérateurs de transport établis dans la Communauté européenne, les lieux de départ et/ou de destination des services peuvent se situer dans tout État membre de la Communauté européenne, indépendamment de l'État membre dans lequel l'autobus ou l'autocar est immatriculé ou de l'État membre dans lequel est établi le transporteur.

SECTION V
Dispositions sociales

Article 8

Les parties contractantes au présent accord qui ne l'ont pas encore fait peuvent adhérer à l'accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR), du 1er juillet 1970, telle que modifié, ou appliquer les règlements communautaires 3820/85 et 3821/85 dans la version applicable lors de l'entrée en vigueur du présent accord.

SECTION VI
Dispositions douanières et fiscales

Article 9

1. Les autobus et les autocars engagés dans des opérations de transport conformément au présent accord sont exonérés de toutes les taxes et redevances prélevées pour la circulation ou la possession de véhicules, ainsi que de toutes les taxes ou redevances spéciales sur les opérations de transport sur le territoire des autres parties contractantes.

Les autobus et les autocars ne sont pas exonérés des taxes et redevances applicables aux carburants, ni de la taxe sur la valeur ajoutée dans les services de transport, ni des péages routiers et autres redevances d'utilisation des infrastructures de transport.

2. Les parties contractantes veillent à ce que les péages et toutes autres redevances d'utilisation ne puissent être prélevés en même temps pour l'utilisation d'un même tronçon routier. Les parties contractantes peuvent toutefois prélever des péages sur les réseaux où sont collectés des redevances d'utilisation, pour l'utilisation de ponts, tunnels et cols.
3. Le carburant des autobus et des autocars contenus dans les réservoirs installés à cette fin par les constructeurs, et dans tous les cas pas plus de 600 litres, ainsi que les lubrifiants contenus dans les autobus et les autocars à la seule fin de leur fonctionnement, sont exonérés des droits d'importations et de toute autre taxe ou paiement imposé par les autres parties contractantes.
4. Le comité mixte créé en vertu de l'article 23 établira un projet de liste des taxes concernant le transport routier de voyageurs par autobus ou autocar prélevées dans chaque partie contractante. Cette liste indiquera les taxes auxquelles s'applique le point 1, premier alinéa du présent article et qui ne peuvent être prélevées que dans la partie contractante dans laquelle le véhicule est immatriculé. Elle indiquera également les taxes relevant du point 1, deuxième alinéa du présent article, qui peuvent être prélevées dans des parties contractantes autres que la partie contractante dans laquelle est immatriculé le véhicule. Les parties contractantes qui remplacent une taxe figurant sur les listes par une autre taxe analogue ou différente en informe le comité mixte en vue d'apporter les modifications nécessaires.
5. Les pièces détachées et les outils importés pour la réparation d'un autobus ou d'un autocar endommagé lors de l'exécution d'une opération de transport routier international sont exonérées des droits de douane et de toutes les taxes et redevances applicables à l'importation sur le territoire d'une autre partie contractante, dans les conditions fixées par les dispositions nationales concernant l'admission temporaire de tels biens. Les pièces détachées qui sont remplacées doivent être réexportées ou détruites sous le contrôle des autorités douanières compétentes de l'autre partie contractante.

SECTION VII

Documents de contrôle pour les services occasionnels dispensés d'autorisation

Article 10

La prestation des services visés à l'article 6 doit se faire sous le couvert d'un document de contrôle délivré par les autorités compétentes ou par toute agence dûment habilitée à cet effet dans la partie contractante où est établi le transporteur.

Article 11

1. Le document de contrôle se compose de feuilles de route détachables, en double exemplaire, contenues dans un carnet de 25 feuilles de route. Le document de contrôle est conforme au modèle figurant à l'annexe 3 du présent accord.
2. Chaque carnet avec ses feuilles de route est numéroté. Les feuilles de route portent en outre une numérotation de 1 à 25.
3. Le texte de la feuille de couverture du carnet ainsi que celui des feuilles de route sont imprimés dans la langue officielle ou plusieurs langues officielles de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.

Article 12

1. Le carnet visé à l'article 11 est établi au nom du transporteur; il est incessible.
2. L'original de la feuille de route doit se trouver à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage pour lequel elle a été établie.
3. Le transporteur est responsable de la tenue régulière des feuilles de route.

Article 13

1. La feuille de route est remplie par le transporteur, en double exemplaire, pour chaque voyage, avant le début de celui-ci.
2. Le transporteur a la faculté de fournir les indications concernant les noms des voyageurs au moyen d'une liste préétablie sur un feuillet joint à la feuille de route. Un cachet du transporteur ou, au besoin, la signature du transporteur ou celle du conducteur de l'autobus ou de l'autocar, est apposé à cheval sur la liste et sur la feuille de route.
3. Pour les services comportant le voyage aller à vide visés à l'article 6, point 3 du présent accord, la liste des voyageurs peut être établie, comme prévu au paragraphe 2, au moment de la prise en charge des voyageurs.

Article 14

Les autorités compétentes de deux parties contractantes ou plus peuvent convenir qu'elles se dispensent de l'établissement de la liste des voyageurs. Dans ce cas, le nombre de voyageurs doit être indiqué dans le document de contrôle.

Le comité mixte créé en vertu de l'article 23 est informé de ces accords.

SECTION VIII

Autorisation pour les services occasionnels non libéralisés

Article 15

1. Pour chaque service occasionnel qui n'a pas été libéralisé en application de l'article 6, une autorisation est délivrée d'un commun accord par les autorités compétentes des parties contractantes où sont pris en charge ou déposés des voyageurs, ainsi que par les autorités compétentes des parties contractantes traversées en transit. Lorsque le lieu de départ ou de destination est situé dans un État membre de la Communauté européenne, le transit par les autres États membres de cette Communauté n'est pas soumis à autorisation.
2. L'autorisation est conforme au modèle fixé à l'annexe 5.

Article 16

Demande d'autorisation

1. La demande d'autorisation est déposée par le transporteur auprès des autorités compétentes de la partie contractante sur le territoire de laquelle se situe le lieu de départ.
Les demandes sont conformes au modèle prévu à l'annexe 4.
2. Les transporteurs remplissent le formulaire de demande et joignent les documents attestant que le demandeur est détenteur d'une licence pour le transport sous forme de services internationaux occasionnels par autobus ou par autocar tels que visés à l'article premier, par. 1, point a, deuxième tiret.
3. Les autorités compétentes de la partie contractante sur le territoire de laquelle se situe le lieu de départ examinent la demande d'autorisation du service en cause et, en cas d'approbation, la transmettent aux autorités compétentes de la (ou des) partie(s) contractante(s) de destination ainsi qu'aux autorités compétentes des parties contractantes de transit.
4. Par dérogation à l'article 15, paragraphe 1, les parties contractantes dont le territoire est traversé en transit peuvent décider que leur accord n'est plus nécessaire pour les services envisagés dans la présente section. Dans ce cas, le comité mixte créé en vertu de l'article 23 est informé de la décision.
5. Les autorités compétentes de la (ou des) parties contractantes dont l'accord est requis délivrent l'autorisation dans un délai d'un mois, sans discrimination sur la base de la nationalité ou du lieu d'établissement du transporteur. Si ces autorités sont en désaccord sur les termes de l'autorisation, elles informent les autorités compétentes de la (ou des) partie(s) contractante(s) concernées des motifs de leur désaccord.

Article 17

Les autorités compétentes de deux parties contractantes ou plus peuvent convenir de simplifier la procédure d'autorisation, le modèle de demande d'autorisation et le modèle d'autorisation de services occasionnels entre ces parties contractantes. Le comité mixte créé en vertu de l'article 23 est informé de tels accords.

SECTION IX

Contrôles, pénalités et assistance mutuelle

Article 18

Les documents de contrôles visés à l'article 10 et les autorisations visées à l'article 15 se trouvent à bord de l'autobus ou de l'autocar et sont présentés à sa demande à tout inspecteur habilité.

Article 19

Les autorités compétentes des parties contractantes veillent à ce que les opérateurs de transport respectent le présent accord.

Article 20

Une copie certifiée conforme de la licence de transport par autobus et autocar dans le cadre de services internationaux occasionnels visée à l'article premier, par. 1, point a, deuxième tiret est conservée à bord de l'autobus ou de l'autocar et est présentée sur réquisition de tout inspecteur habilité.

Le comité mixte créé en vertu de l'article 23 est informé des modèles de document délivrés par les autorités compétentes des parties contractantes.

Article 21

Les autorités compétentes des parties contractantes mettent en place un système de pénalités en cas d'infraction à l'accord. Ces pénalités sont effectives, proportionnées et dissuasives.

Article 22

1. Lorsque des infractions graves et répétées à la réglementation en matière de transport routier, en particulier aux dispositions concernant les périodes de conduite et de repos et la sécurité routière, ont été commises par un transporteur non résident et peuvent entraîner le retrait de la licence de transporteur de voyageurs, les autorités compétentes de la partie contractante concernée transmettent aux autorités compétentes de la partie contractante où est établi ce

- transporteur toutes les informations en leur possession concernant ces infractions et les pénalités imposées.
2. Les autorités compétentes de la partie contractante sur le territoire de laquelle ont été commises des infractions graves ou répétées à la réglementation en matière de transport routier, en particulier aux dispositions concernant les périodes de conduite et de repos et la sécurité routière, peuvent interdire temporairement l'accès du territoire de cette partie contractante au transporteur concerné.
Dans le cas de la Communauté européenne, l'autorité compétente d'un État membre ne peut interdire temporairement l'accès qu'au seul territoire de cet État membre. Les autorités compétentes de la partie contractante où est établi le transporteur concerné et le comité mixte créé en vertu de l'article 23 sont informés de ces mesures.
 3. Lorsque des infractions graves et répétées à la réglementation en matière de transport routier, en particulier aux dispositions concernant les périodes de conduite et de repos et la sécurité routière ont été commises par un transporteur, les autorités compétentes de la partie contractante où est établi le transporteur concerné prennent les mesures appropriées pour éviter que ces infractions ne se reproduisent; ces mesures peuvent inclure la suspension ou le retrait de l'autorisation d'exercer l'activité de transporteur routier de voyageurs. Le comité mixte créé en vertu de l'article 23 est informé de ces mesures.
 4. Les parties contractantes garantissent le droit du transporteur de faire appel contre les sanctions qui lui sont imposées.

SECTION X

Le comité mixte

Article 23

1. Afin de faciliter la gestion du présent accord, il est créé un comité mixte. Ce comité mixte est composé de représentants des parties contractantes.
2. Le comité mixte se réunit pour la première fois six mois après l'entrée en vigueur du présent accord.
3. Le comité mixte arrête son règlement intérieur.
4. Le comité mixte se réunit à la demande d'au moins une partie contractante.
5. Le comité mixte peut adopter des décisions uniquement lorsque les deux tiers des parties contractantes, y compris la Communauté européenne, sont représentées à la réunion du comité.

6. Dans la mesure où il est demandé au comité mixte de prendre des décisions, le comité arrête ses décisions à l'unanimité des parties contractantes représentées. Au cas où l'unanimité ne peut être obtenue, les autorités compétentes concernées, à la demande d'une ou plusieurs des parties contractantes concernées, se réunissent pour concertation dans un délai de six semaines.

Article 24

1. Le comité mixte veille à l'application correcte du présent accord. Le comité sera informé de toute mesure adoptée ou devant être adoptée en vue de mettre en œuvre les dispositions de l'accord.
2. Le comité mixte est notamment chargé:
 - (a) d'établir, sur la base des informations transmises par les parties contractantes, une liste des autorités compétentes des parties contractantes pour les tâches visées aux sections V, VI, VII, VIII et IX du présent accord;
 - (b) de modifier ou d'adapter les documents de contrôle et autres modèles de documents établis dans les annexes du présent accord;
 - (c) de modifier ou d'adapter les annexes concernant les normes techniques applicables aux autobus et aux autocars, ainsi que l'annexe 1 relative aux conditions applicables aux opérateurs de transport routier de voyageurs visées à l'article 4, afin d'incorporer les nouvelles mesures prises dans la Communauté européenne;
 - (d) de dresser, sur la base des informations communiquées par les parties contractantes, une liste de tous les droits, taxes et redevances visés à l'article 9, paragraphes 4 et 5, pour information.
 - (e) de modifier ou d'adapter les prescriptions concernant les dispositions sociales visées à l'article 8, afin d'incorporer les nouvelles mesures prises dans la Communauté européenne;
 - (f) de résoudre tout litige concernant la mise en œuvre ou l'interprétation du présent accord;
 - (g) de recommander de nouvelles mesures visant à libéraliser les services occasionnels encore soumis à autorisation.
3. Les parties contractantes prennent les mesures nécessaires pour mettre en vigueur les décisions adoptées par le comité mixte, conformément, au besoin, à leurs procédures internes.

4. Si un accord ne peut être atteint pour résoudre un litige conformément au paragraphe 2, point (f) du présent article, les parties contractantes concernées peuvent soumettre l'affaire au comité d'arbitrage. Chaque partie contractante concernée nomme un arbitre.
Le comité mixte nomme également un arbitre.
Les décisions des arbitres sont prises à la majorité.
Les parties contractantes en litige doivent prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les décisions des arbitres.

SECTION XI

Dispositions générales et finales

Article 25 *Accords bilatéraux*

1. Les dispositions du présent accord remplacent les dispositions correspondantes des accords conclus entre les parties contractantes. En ce qui concerne la Communauté européenne, la présente disposition s'applique aux accords conclus entre tout État membre et une partie contractante.
2. Les parties contractantes autres que la Communauté européenne peuvent convenir de ne pas appliquer l'article 5 et l'annexe 2 du présent accord et d'appliquer d'autres normes techniques aux autobus et aux autocars exécutant des services occasionnels entre ces parties contractantes, y compris du transit sur leurs territoires.
3. Sans préjudice des dispositions de l'article 6 et de l'annexe 2, le présent accord remplace les dispositions pertinentes des accords conclus entre les États membres de la Communauté européenne et les autres parties contractantes. Toutefois, les dispositions accordant une dispense d'autorisation contenues dans les accords bilatéraux existants entre les États membres de la Communauté européenne et d'autres parties contractantes pour les services occasionnels visés à l'article 7 peuvent être maintenues et renouvelées. Dans ce cas, les parties contractantes concernées informeront immédiatement le comité mixte créé en vertu de l'article 23.

Article 26 *Signature*

Le présent accord est ouvert à la signature à Bruxelles du 14 avril 2000 au 31 décembre 2000, au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne, qui fait fonction de dépositaire du présent accord.

Article 27
Ratification ou approbation et dépôt de l'accord

Le présent accord est approuvé ou ratifié par les signataires conformément à leurs propres procédures. Les instruments d'approbation ou de ratification sont déposés par les parties contractantes au secrétariat général du Conseil de l'Union européenne qui notifiera tous les autres signataires.

Article 28
Entrée en vigueur

1. Le présent accord entre en vigueur pour les parties contractantes qui l'ont approuvé ou ratifié lorsque quatre parties contractantes, y compris la Communauté européenne, l'ont approuvé ou ratifié, le premier jour du troisième mois qui suit la date de dépôt du quatrième instrument d'approbation ou de ratification, ou le premier jour du sixième mois, à condition, dans ce dernier cas, qu'une déclaration en ce sens soit faite lors de la ratification de l'accord.
2. Le présent accord entre en vigueur, pour chaque partie contractante qui l'approuve ou le ratifie après l'entrée en vigueur prévue au paragraphe 1, le premier jour du troisième mois qui suit la date de dépôt de l'instrument d'approbation ou de ratification par la partie contractante concernée.

Article 29
Durée de l'accord - évaluation du fonctionnement de l'accord

1. Le présent accord est conclu pour une période de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur.
2. La durée du présent accord est automatiquement prorogée pour une nouvelle période de cinq ans dans les parties contractantes qui n'expriment pas le souhait de ne pas proroger l'accord. Dans ce dernier cas, la partie contractante concernée notifie le dépositaire de son intention, conformément à l'article 31.
3. Avant la fin de chaque période de cinq ans, le comité mixte évalue le fonctionnement du présent accord.

Article 30
Adhésion

1. Après son entrée en vigueur, le présent accord est ouvert à l'adhésion de pays membres à part entière de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT). Dans le cas de l'adhésion au présent accord de pays signataires de l'accord relatif à l'espace économique européen, le présent accord ne s'applique pas entre les parties contractantes signataires de l'accord relatif à l'espace économique européen.

2. Le présent accord est ouvert à l'adhésion de la République de San Marino, de la Principauté d'Andorre et de la Principauté de Monaco.
3. Pour chaque État qui adhère au présent accord après l'entrée en vigueur prévue à l'article 28, l'accord entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit la date de dépôt de l'instrument d'adhésion par cet État.
4. Chaque partie qui adhère au présent accord après l'entrée en vigueur prévue à l'article 28 peut se voir accorder une période maximale de trois ans pour l'adoption des dispositions équivalentes à la (ou aux) directive(s) visée(s) à l'annexe 1. Le comité mixte est informé des mesures adoptées.

Article 31
Dénonciation

Chaque partie contractante peut, unilatéralement, dénoncer le présent accord avec un préavis d'un an, en notifiant simultanément les autres parties contractantes par l'intermédiaire du dépositaire de l'accord. Le comité mixte est également informé des motifs de la dénonciation. Toutefois, l'accord ne peut être dénoncé au cours des quatre premières années qui suivent son entrée en vigueur, comme prévu à l'article 28.

Si l'accord est dénoncé par une ou plusieurs parties, et que le nombre de parties contractantes tombe de ce fait au-dessous du nombre convenu pour l'entrée en vigueur initiale telle que prévue à l'article 28, l'accord reste en vigueur, sauf décision contraire du comité mixte composé des parties contractantes restantes.

Article 32
Expiration

Une partie contractante qui a adhéré à l'Union européenne cesse d'être une partie contractante à la date de son adhésion.

Article 33
Annexes

Les annexes du présent accord font partie intégrante de celui-ci.

Article 34
Langues

Le présent accord, rédigé en langues anglaise, française et allemande, ces textes faisant foi, est déposé aux archives du secrétariat général du Conseil de l'Union européenne, qui en transmettra copie conforme à chaque partie contractante.

Chaque partie contractante assure la traduction correcte du présent accord dans sa ou ses langue(s) officielle(s). Une copie de cette traduction est déposée aux archives du secrétariat général du Conseil de l'Union européenne.

Une copie de toutes les traductions de l'accord et de ses annexes est envoyée par le dépositaire à toutes les parties contractantes.

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés ont apposé leur signature au bas du présent.

ANNEXE 1

Conditions applicables aux transporteurs routiers de voyageurs visées à l'article 4

La directive de la Communauté européenne visée à l'article 4 est la suivante:

- Directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux (Journal officiel des Communautés européennes L 124 du 23.5.1996, p. 1), telle que modifiée en dernier lieu par la directive 98/76/CE du 1er octobre 1998 (Journal officiel des Communautés européennes L 277 du 14.10.1998, p.17).

ANNEXE 2

Normes techniques applicables aux autobus et aux autocars

Article premier

À partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord INTERBUS pour chaque partie contractante, les autobus et les autocars effectuant le transport international occasionnel de voyageurs sont conformes aux règles établies par les textes juridiques suivants:

a) Directive 96/96/CE du Conseil, du 20 décembre 1996, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques (*Journal officiel des Communautés européennes L 46 du 17.2.1997, p.1*).

b) Directive 92/6/CEE du Conseil, du 10 février 1992, relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur (*Journal officiel des Communautés européennes L 57 du 2.3.1992, p.27*).

c) Directive 96/53/CEE du Conseil, du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international (*Journal officiel des Communautés européennes L 235 du 17.9.1996, p.59*).

d) Règlement (CEE) du Conseil n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (*Journal officiel des Communautés européennes L 370 du 31.12.1985, p. 8*) tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2135/98 de la Commission, du 24.9.1998 (*Journal officiel L 274 du 9.10.1998, p. 1*, ou règles équivalentes établies par l'accord AETR ainsi que ses protocoles.

Article 2

À partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord INTERBUS pour chaque partie contractante, les parties contractantes autres que la Communauté européenne se conforment, pour les autobus et les autocars effectuant le transport international occasionnel de voyageurs, aux prescriptions techniques des directives communautaires suivantes ou des règlements équivalents de la CEE-ONU relatifs à des dispositions uniformes concernant l'homologation des nouveaux véhicules et de leurs équipements.

Rubrique	Règlement de la CEE-ONU/dernière modification	Directive CE (initiale-dernière modification)	Date d'entrée en vigueur dans l'UE
Émissions à l'échappement	49/01 49/02, homolog. A 49/02, homolog. B	-88/77 -91/542 étape 1 -91/542 étape 2 -96/1	01/10/1993 01/10/1996
Fumées	24/03	72/306	02/08/1972
Émissions sonores	51/02	-70/157 -84/424 -92/97	01/10/1989 01/10/1996
Freinage	13/09	-71/320 -88/194 -91/422 -98/12	01/10/1991 01/10/1994
Pneumatiques	54	92/23	01/01/1993
Dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse	48/01	-76/756 -91/663 -97/28	01/01/1994

Article 3

Les autobus et les autocars assurant les services suivants:

- a) services au départ de tout État membre de la Communauté (hormis la Grèce) et à destination de toute partie contractante d'INTERBUS;
- b) services au départ de toute partie contractante d'INTERBUS et à destination de tout État membre de la Communauté (hormis la Grèce);
- c) services au départ de toute partie contractante d'INTERBUS à destination de la Grèce en transit par tout autre État membre de la Communauté exécuté par des opérateurs de transport établis dans toute partie contractante d'INTERBUS,

sont soumis aux règles suivantes

- 1.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois avant le 1.1.1980 ne peuvent être utilisés pour des services occasionnels couverts par le présent accord.
- 2.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois entre le 1.1.1980 et le 31.12.1981 ne peuvent être utilisés que jusqu'au 31.12.2000.
- 3.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois entre le 1.1.1982 et le 31.12.1983 ne peuvent être utilisés que jusqu'au 31.12.2001.
- 4.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois entre le 1.1.1984 et le 31.12.1985 ne peuvent être utilisés que jusqu'au 31.12.2002.
- 5.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois entre le 1.1.1986 et le 31.12.1987 ne peuvent être utilisés que jusqu'au 31.12.2003.
- 6.- Les autobus et les autocars immatriculés entre le 1.1.1988 et le 31.12.1989 ne peuvent être utilisés que jusqu'au 31.12.2004.
- 7.- Seuls les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois à partir du 1.1.1990 (EURO 0) peuvent être utilisés à partir du 1.1.2005.
- 8.- Seuls les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois à partir du 1.10.1993 (EURO 1) peuvent être utilisés à partir du 1.1.2007.

Article 4

Les autobus et les autocars qui assurent les services suivants:

- a) services au départ de la Grèce à destination de parties contractantes d'INTERBUS;
- b) services au départ de parties contractantes d'INTERBUS à destination de la Grèce;

sont soumis aux règles suivantes:

- 1.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois avant le 1.1.1980 ne peuvent être utilisés pour les services occasionnels couverts par le présent accord.
- 2.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois entre le 1.1.1980 et le 31.12.1981 ne peuvent être utilisés que jusqu'au 31.12.2000.
- 3.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois entre le 1.1.1982 et le 31.12.1983 ne peuvent être utilisés que jusqu'au 31.12.2001.
- 4.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois entre le 1.1.1984 et le 31.12.1985 ne peuvent être utilisés que jusqu'au 31.12.**2003**.
- 5.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois entre le 1.1.1986 et le 31.12.1987 ne peuvent être utilisés que jusqu'au 31.12.**2005**.
- 6.- Les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois entre le 1.1.1988 et le 31.12.1989 ne peuvent être utilisés que jusqu'au 31.12.**2007**.

7.- Seuls les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois à partir du 1.1.1990 (EURO 0) peuvent être utilisés à partir du 1.1.2008.

8.- Seuls les autobus et les autocars immatriculés pour la première fois à partir du 1.10.1993 (EURO 1) peuvent être utilisés à partir du 1.1.2010.

Article 5

Les autobus et les autocars communautaires utilisés pour le trafic bilatéral entre la Grèce et d'autres États membres de la Communauté en transit par des parties contractantes de l'accord INTERBUS ne sont pas couverts par les présentes règles relatives aux normes techniques, mais sont soumis aux règles de la Communauté européenne.

Article 6

1.- Les règles en matière de normes techniques incluses dans les accords ou arrangements bilatéraux entre les États membres de la Communauté et les parties contractantes de l'accord INTERBUS en ce qui concerne le trafic et le transit bilatéral et qui sont plus strictes que les règles fixées par le présent accord peuvent continuer à s'appliquer jusqu'au 31 décembre 2006.

2.- Les États membres de la Communauté et les parties contractantes de l'accord INTERBUS concernés informent le comité paritaire créé en vertu de l'article 23 de l'accord du contenu de ces accords ou arrangements bilatéraux.

Article 7

1.- Un document attestant la date de première immatriculation du véhicule doit être conservé à bord et présenté à la demande de tout inspecteur habilité. Aux fins de la présente annexe, les termes "date de première immatriculation du véhicule" signifient la première immatriculation du véhicule après sa construction. Lorsque la date d'immatriculation n'est pas connue, on se réfère à la date de construction.

2.- Dans le cas où le moteur d'origine de l'autobus ou de l'autocar a été remplacé par un nouveau moteur, le document visé au paragraphe 1 du présent article est remplacé par un document attestant la conformité du nouveau moteur aux règles d'homologation visées à l'article 3.

Article 8

1.- Nonobstant la disposition visée au paragraphe a) de l'article premier de la présente annexe, les parties contractantes peuvent organiser des inspections aléatoires destinées à contrôler la conformité des autobus et des autocars concernés aux dispositions de la directive 96/96/CE. Aux fins de la présente annexe, on entend par "inspections aléatoires" des inspections non prévues à l'avance, et donc inattendues, d'un autobus ou d'un autocar circulant sur le territoire d'une partie contractante, effectuées sur le bord de la route par les autorités.

2.- Aux fins de l'exécution du contrôle aléatoire sur route prévu dans la présente annexe, les autorités compétentes des parties contractantes utilisent la liste de contrôle figurant à l'annexe II a et II b. Une copie de cette liste de contrôle établie par l'autorité exécutant le contrôle est remise au conducteur de l'autobus ou de l'autocar et présentée sur demande afin de simplifier ou d'éviter dans la mesure du possible de nouvelles inspections dans un délai court et raisonnable.

3.- Au cas où l'inspecteur considère que l'insuffisance d'entretien de l'autobus ou de l'autocar justifie un examen plus approfondi, l'autobus ou l'autocar peut être soumis à un contrôle technique dans un centre agréé, conformément à l'article 2 de la directive 96/96/CE.

4.- Sans préjudice des autres pénalités susceptibles d'être imposées, dans le cas où le contrôle technique révèle la non conformité de l'autobus ou de l'autocar à la directive 96/96/CE, et que cet autobus ou autocar est par conséquent considéré comme présentant un risque grave pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, la circulation de cet autobus ou autocar sur la voie publique peut être interdite immédiatement.

5.- Les contrôles routiers sont effectués sans discrimination sur la base de la nationalité ni du lieu de résidence du conducteur, ni sur la base du lieu d'immatriculation de l'autobus ou de l'autocar.

ANNEXE II a

LISTE DE CONTRÔLE

1. Lieu de contrôle.....
2. Date.....
3. Heure
4. Signe distinctif et numéro d'immatriculation du véhicule:.....
5. Catégorie de véhicule
 Autocar³
6. Nom et adresse du transporteur effectuant le transport
.....
7. Nationalité
8. Conducteur.....
9. Masse brute.....
10. Motif de la non conformité:
 - dispositif de freinage et éléments du dispositif de freinage
 - systèmes de direction
 - feux, dispositifs d'éclairage et de signalisation
 - roues/moyeux/pneumatiques
 - dispositif d'échappement
 - opacité des fumées (diesel)
 - émissions gazeuses (essence)

³ Véhicule à moteur affecté au transport de personnes, ayant au moins quatre roues et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises (catégories M2, M3).

11. Divers/observations

12. Autorité/agent ayant effectué le contrôle

13. Résultats du contrôle

- reconnu conforme
- reconnu conforme avec infractions mineures
- infractions graves
- retrait immédiat de la circulation

Signature de l'inspecteur ayant procédé au contrôle/autorisation

Normes techniques du contrôle routier

Les autobus et autocars visés à l'article 3 sont entretenus de manière à être jugés conformes à la réglementation technique par les autorités de contrôle.

Les points devant faire l'objet d'un contrôle comprennent les dispositifs importants pour un fonctionnement respectueux des règles de sécurité et de l'environnement. Outre les vérifications simples du fonctionnement de certains éléments (éclairage, signalisation, état des pneus, etc.), les dispositifs de freinage et les émissions de l'autobus ou autocar font l'objet d'essais et/ou de contrôles spécifiques selon les modalités suivantes:

1. Dispositifs de freinage

Il est exigé que chaque partie du système de freinage et son mode d'action soient maintenus en parfait état de marche et soient correctement réglés.

Les freins de l'autobus ou de l'autocar doivent être capables de remplir les trois fonctions de freinage suivantes:

- a) pour les autobus et autocars et leurs remorques, un frein de service capable de ralentir le véhicule et de l'arrêter de manière sûre, rapide et efficace, quels que soient son état de chargement et la déclivité de la route sur laquelle il circule;
- b) pour les autobus et autocars et leurs remorques, un frein de stationnement capable de maintenir l'autobus ou l'autocar à l'arrêt, quel que soit son état de chargement, sur une rampe ou une pente d'une déclivité sensible, les surfaces actives du frein étant maintenues en position de freinage par un dispositif dont l'action est purement mécanique;
- c) pour les autobus et autocars, un frein de secours capable de ralentir et d'arrêter l'autobus ou l'autocar sur une distance raisonnable, quel que soit son état de chargement, même en cas de défaillance du frein de service.

Lorsque les autorités de contrôle ont des doutes sur l'état d'entretien de l'autobus ou de l'autocar, elles peuvent contrôler les performances de freinage de l'autobus ou de l'autocar conformément à certaines ou à la totalité des dispositions du point 1 de l'annexe II de la directive 96/96/CE.

2. Emissions d'échappement

2.1. Emissions d'échappement

2.1.1. Autobus et autocars équipés de moteurs à allumage par bougies (moteurs à essence)

a) Lorsque les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies et une sonde lambda:

1. Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites.

2. Le cas échéant, inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis.

Après conditionnement raisonnable du moteur (en tenant compte des recommandations du constructeur), la concentration des émissions de monoxyde de carbone (CO) est mesurée, le moteur tournant au ralenti (moteur débrayé).

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle mentionnée par le constructeur de l'autobus ou de l'autocar. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des parties contractantes décident de ne pas la retenir comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

- pour les autobus et autocars immatriculés ou mis en circulation pour la première fois entre la date fixée par les parties contractantes à partir de laquelle ces autobus et autocars ont dû satisfaire à la directive 70/220/CEE⁴ et le 1er octobre 1986: CO - 4,5 % vol.
- pour les autobus et autocars immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1er octobre 1986: CO - 3,5 % vol.

(b) lorsque les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné du type catalyseur à trois voies et sonde lambda:

1. Inspection visuelle du système d'échappement afin de vérifier s'il ne présente pas de fuites et si toutes les pièces sont complètes.
2. Inspection visuelle du système de régulation des émissions afin de vérifier si le véhicule est doté de l'équipement requis.
3. Détermination de l'efficacité du système de contrôle des émissions par mesure de la valeur lambda et de la teneur en CO des gaz d'échappement conformément aux dispositions du point 4 ou aux procédures proposées par le constructeur et agréées lors de la réception du type. Pour chacun des tests, le moteur est conditionné conformément aux recommandations du constructeur de l'autobus ou autocar.
4. Emissions à la sortie du tuyau d'échappement - valeurs limites:

Mesure à effectuer au ralenti accéléré:

La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement est celle indiquée par le constructeur de l'autobus ou de l'autocar. En l'absence d'indication, la teneur en CO ne doit pas dépasser 0,5 % vol.

Mesures à effectuer au ralenti accéléré, vitesse du moteur au moins égale à 2000 tours/mn: teneur en CO: maximum 0,3 % vol.

Lambda : $1 \pm 0,03$ ou selon les spécifications du constructeur.

⁴ Directive 70/220/CEE du Conseil du 20.3.1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution causée par les émissions des véhicules à moteur (JO L 76 du 9.3.1970, p. 1) et rectificatif (JO L 81 du 11.4.1970, p. 15), telle que modifiée en dernier lieu par la directive 94/12/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 100 du 19.4.1994, p. 42).

2.1.2 **Autobus et autocars équipés de moteurs à allumage par compression (moteurs diesel)**

Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation). Le niveau de concentration ne doit pas dépasser le niveau enregistré sur la plaque conformément à la directive 72/306/CEE⁵. Lorsque cette donnée n'est pas encore disponible ou lorsque les autorités compétentes des parties contractantes décident de ne pas s'y référer, les valeurs limites du coefficient d'absorption sont les suivantes:

Coefficient maximal d'absorption pour:

- les moteurs diesel à aspiration naturelle: $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- les moteurs diesels turbocompressés: $3,0 \text{ m}^{-1}$

ou bien des valeurs équivalentes si l'on utilise un autre type d'appareil que celui utilisé pour la réception CE.

2.1.3 **Appareillage de contrôle**

Les émissions des autobus et autocars sont contrôlées à l'aide d'appareils permettant de déterminer de manière précise le respect des valeurs limites prescrites ou mentionnées par le constructeur.

- 2.2 Le cas échéant, le bon fonctionnement du système de diagnostic embarqué (OBD) pour le contrôle des émissions fait l'objet d'une vérification.

⁵ Directive 72/306/CEE du Conseil du 2.8.1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de polluants provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules (JO L 190 du 20.8.1972, p. 1), telle que modifiée en dernier lieu par la directive 89/491/CEE de la Commission (JO L 238 du 15.8.1989, p. 43).

ANNEXE 3

Modèle de document de contrôle pour les services occasionnels dispensés d'autorisation

(papier vert: DIN A4 + 29.7 x 21 cm)

(Feuille de couverture - recto)

(Texte libellé dans la langue officielle ou une des langues officielles de l'État d'immatriculation du véhicule)

État dans lequel le document de contrôle est délivré

Dénomination de l'autorité compétente ou de l'organisme habilité

Carnet n°.....

- signe distinctif du pays⁶ -

CARNET DE FEUILLES DE ROUTE

INTERBUS

Pour les services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués par autocars ou par autobus

établi en application:

- des articles 6 et 10 de l'accord relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus - accord INTERBUS.

Nom ou raison sociale du transporteur:

.....

Adresse :

.....

(Lieu et date de délivrance du carnet)

(Signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme qui délivre le carnet)

⁶ Belgique (B), Danemark (DK), Allemagne (D), Grèce (GR), Espagne (E), France (F), Irlande (IRL), Italie (I), Luxembourg (L), Pays-Bas (NL), Portugal (P), Royaume-Uni (RU), Finlande (FIN), Autriche (A), Suède (S), Bulgarie (BG), République tchèque (CZ), Estonie (EST), Hongrie (H), Lituanie (LT), Lettonie (LV), Pologne (PL), Roumanie (RO), République slovaque (SK), Slovénie (SLO), **à compléter.**

(Page de garde du carnet - recto)

(Texte libellé dans la langue officielle ou une des langues officielles de la partie contractante où est établi le transporteur)

AVIS IMPORTANT

1. Les services relevant de l'accord INTERBUS sont les suivants:

- 1) Transport international par route de voyageurs de toute nationalité dans le cadre de services occasionnels:
 - entre les territoires de deux parties contractantes, ou au départ et à destination du territoire d'une même partie contractante, et au besoin lors de tels services, en transit par le territoire d'une autre partie contractante ou par le territoire d'une partie non contractante;
 - effectués pour le compte d'autrui par des opérateurs de transport établis dans une partie contractante conformément à la législation de celle-ci et détenteurs d'une licence pour le transport par autocar ou par autobus dans le cadre de services internationaux occasionnels;
 - au moyen d'autobus ou d'autocars immatriculés sur le territoire de la partie contractante où est établi le transporteur et qui par leur construction et leur équipement conviennent pour le transport de plus de neuf personnes, y compris le conducteur, et sont destinés à cet usage.
- 2) Déplacements à vide de ces autobus et autocars en relation avec ces services.
- 3) Aux fins de l'accord INTERBUS, le terme "territoire d'une partie contractante" couvre, en ce qui concerne la Communauté européenne, les territoires où s'applique le traité instituant cette Communauté, dans les conditions fixées par ce traité.
- 4) La possibilité d'assurer des services nationaux occasionnels dans une partie contractante pour les opérateurs établis dans une autre partie contractante est exclue du champ d'application de l'accord INTERBUS.
- 5) L'utilisation pour le transport de marchandises à des fins commerciales d'autobus et d'autocars conçus pour le transport de voyageurs n'entre pas dans le champ du présent accord.
- 6) L'accord INTERBUS ne s'applique pas aux services occasionnels pour compte propre.

2. Les services occasionnels dispensés d'autorisation sur le territoire de toute partie contractante autre que celle où est établi le transporteur en application de l'article 6 de l'accord INTERBUS sont les suivants:

1. **Les circuits à portes fermées**, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même autobus ou autocar qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ. Le lieu de départ se trouve sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.
2. **Les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide.** Le lieu de départ se trouve sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.
3. **Les services comportant le voyage aller à vide**, tous les voyageurs étant pris en charge au même endroit, pour autant qu'une des conditions suivantes soit satisfaite:
 - a) les voyageurs sont groupés sur le territoire soit d'une partie non contractante, soit d'une partie contractante autre que celle où est établi le transporteur et autre que celle où s'effectue leur prise en charge, par contrats de transport conclus avant leur arrivée sur le territoire de cette dernière partie contractante, et sont transportés sur le territoire de la partie contractante où est établi le transporteur.
 - b) les voyageurs ont été conduits précédemment par le même transporteur dans les conditions prévues au point 2, sur le territoire de la partie contractante où ils sont repris en charge et sont transportés sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.
 - c) les voyageurs ont été invités à se rendre sur le territoire d'une autre partie contractante, les frais de transport étant à la charge de la personne invitante. Les voyageurs doivent former un groupe homogène qui ne peut avoir été constitué uniquement en vue de ce voyage et qui est amené sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.
4. **Les opérations de transit** à travers le territoire des parties contractantes en relation avec des services occasionnels dispensés d'autorisation sont également dispensés d'autorisation.
5. **Les autobus et les autocars à vide** destinés à être utilisés uniquement pour le remplacement d'un autobus ou d'un autocar endommagé ou en panne, lors de l'exécution d'un service international couvert par le présent accord, sont également dispensés d'autorisation.

Pour les services assurés par des transporteurs établis dans la Communauté européenne, les lieux de départ et/ou de destination des services peuvent se situer dans tout État membre de la Communauté européenne, indépendamment de l'État membre dans lequel l'autobus ou l'autocar est immatriculé ou de l'État membre dans lequel est établi le transporteur.

3. Conditions applicables aux autobus et aux autocars

Les autobus et les autocars utilisés pour assurer des services internationaux occasionnels relevant de l'accord INTERBUS sont conformes aux normes techniques visées à l'article 5 et à l'annexe 2 de cet accord.

4. Informations concernant le remplissage de la feuille de route

1. Une feuille de route doit être dûment remplie en double exemplaire par le transporteur pour tout transport effectué sous forme de service occasionnel, avant le début de chaque voyage.

Le transporteur a la faculté de fournir les indications concernant les noms des voyageurs au moyen d'une liste préalable sur un feuillet joint à la feuille de route. Le cachet ou au besoin la signature du transporteur ou celle du conducteur du véhicule doit être apposé sur la liste et la feuille de route.

Pour les services comportant le voyage aller à vide, la liste des voyageurs peut être établie dans les conditions précitées au moment de la prise en charge des voyageurs.

L'original de la feuille de route doit se trouver à bord de l'autobus ou de l'autocar pendant tout le voyage et être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle.

2. Pour les services comportant le voyage aller à vide visés au point 4C de la feuille de route, le transporteur doit joindre à la feuille de route, à l'appui du service effectué:
 - dans les cas visés sous 4 C1: la copie du contrat de transport ou tout autre document équivalent faisant ressortir les éléments essentiels de ce contrat (notamment lieu, pays et date de conclusion, lieu, pays et date de prise en charge, lieu et pays de destination);
 - dans les cas visés sous 4 C2: la feuille de route ayant accompagné le véhicule lors du voyage aller en charge avec retour à vide correspondant pour déposer les voyageurs sur le territoire de la partie contractante où doit se faire leur reprise en charge;
 - dans les cas visés sous 4 C3: la lettre d'invitation de la personne invitante ou une photocopie.
3. Aucun voyageur ne peut être pris en charge ni déposé en cours de route lors de services occasionnels, sauf autorisation délivrée par les autorités compétentes. Cette autorisation doit également être jointe.
4. Le transporteur est responsable de la tenue régulière des feuilles de route. Celles-ci doivent être remplies en lettres capitales et à l'encre indélébile.
5. Le carnet de feuilles de route est incessible.

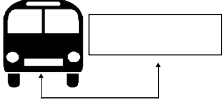
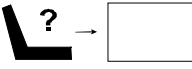
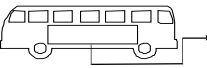
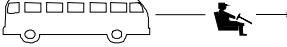
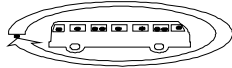
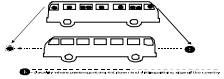
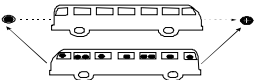
(Texte libellé dans la langue officielle ou plusieurs des langues officielles de la partie contractante où est établi le transporteur)

Carnet n°

Feuille de route n°

(Pays de délivrance du document)

- Signe distinctif du pays

		
	Numéro d'immatriculation	Nombre de sièges voyageurs
2	
	Nom ou raison sociale du transporteur	
3		1 2 3
	Nom ou des conducteur(s)	
Nature du service (mettre une croix dans la case appropriée et donner les indications complémentaires requises)		
A		B
	Circuits à portes fermées	
		Voyage aller en charge voyage retour à vide
		☉ Lieu de dépose des voyageurs et signe distinctif du pays
C	Voyage aller à vide pour prendre en charge tous les voyageurs dans un même lieu et les transporter dans le pays où est établi le transporteur.	
	☉ Lieu de dépose des voyageurs et signe distinctif du pays	
4	C1	
	a)	Les voyageurs sont regroupés aux termes d'un contrat de transport conclu le (Date) avec (agence de voyage, association, etc.)
	b)	Les passagers ont été regroupés sur le territoire de :
	a)	partie non contractante (Nom du pays)
	b)	partie contractante autre que celle où est établi le transporteur (Nom du pays)
	c)	Lieu et partie contractante où les voyageurs ont été pris en charge (Nom du pays)
	d)	et seront transportés dans la partie contractante où est établi le transporteur (Nom du pays)
	o Copie du contrat de transport ou document équivalent (voir remarque importante au point 4).	
	C2	Les voyageurs ont été préalablement amenés par le même opérateur de transport sous forme d'un service visé au point B, dans la partie contractante où ils sont repris en charge et transportés sur le territoire de la partie contractante où est établi le transporteur
	o La feuille de route du voyage aller en charge et du retour à vide précédentes est jointe.	

C3	Les voyageurs ont été invités à se rendre à (Nom du lieu et du pays)
	Les frais de transport sont à la charge de la personne invitante et les voyageurs forment un groupe homogène qui n'a pas été constitué uniquement en vue de ce voyage. La lettre d'invitation ou une photocopie est jointe.
Le groupe est amené sur le territoire de la partie contractante où est établi le transporteur.	

Programme de voyage	Etapas journalières				
Dates	de	à	km	km	Postes-frontières
	Localité / Pays	Localité / Pays	en charge	à vide	

(Le point 6 peut au besoin être complété sur une feuille séparée qui sera solidement attachée au présent document).

(Feuille de route - verso)

	Programme de voyage	Étapes journalières				
	Dates	de Localité / Pays	à Localité / Pays	km en charge	km à vide	Postes-frontières
5						
6	Liste des voyageurs					
	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	Date de remplissage de la feuille de route			Signature du transporteur		
8	Modifications imprévues					
9	Visas éventuels					

Annexe 4

Modèle de demande d'autorisation pour un service international occasionnel

(Papier blanc - A4)

Texte libellé dans la langue officielle ou l'une des langues officielles de la
partie contractante où est déposée la demande

DEMANDE D'AUTORISATION

EN VUE DE L'OUVERTURE D'UN SERVICE INTERNATIONAL OCCASIONNEL

effectué par autocar ou par autobus

entre les parties contractantes

conformément à l'article 7 de l'accord relatif au transport international
occasionnel de voyageurs par autocar ou par autobus

(Accord INTERBUS)

(Autorité compétente de la partie contractante de départ du service, c'est-à-dire le premier point
de prise en charge des voyageurs)

1. Renseignements concernant le demandeur de l'autorisation:

Nom ou raison sociale:

Adresse:

Pays

Tél.:

Télécopie:

(Deuxième page de la demande)

2. Objet, motifs et description du service occasionnel:

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

3. Renseignements concernant l'itinéraire:

(a) Lieu de départ du service:..... Pays.....

(b) Lieu de destination du service:..... Pays

Itinéraire principal du service et postes-frontières

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

Pays dont le territoire est traversé sans prise en charge ni dépose de voyageurs

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

4. Dates de prestation du service:

5. Numéro d'immatriculation de l'autobus ou de l'autocar (ou des autobus ou des autocars)

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

6. Renseignements divers:

7.

(Lieu et date)

(signature du demandeur)

Remarque importante

1. Les opérateurs de transport remplissent le formulaire de demande et joignent un document attestant que le demandeur possède une licence pour le transport sous forme des services internationaux occasionnels par autocar ou par autobus visés à l'article premier, paragraphe 1, point a, deuxième tiret de l'accord INTERBUS;
2. Les services occasionnels autres que ceux visés à l'article 6 de l'accord INTERBUS sont soumis à autorisation; il s'agit des services autres que les suivants:
 1. **Les circuits à portes fermées**, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même autobus ou autocar qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ. Le lieu de départ se trouve sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.
 2. **Les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide**. Le lieu de départ se trouve sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.
 3. **Les services comportant le voyage aller à vide**, tous les voyageurs étant pris en charge au même endroit, pour autant qu'une des conditions suivantes soit satisfaite:
 - a) les voyageurs sont groupés, sur le territoire soit d'une partie non contractante, soit d'une partie contractante autre que celle où est établi le transporteur et autre que celle où s'effectue leur prise en charge, par contrats de transport conclus avant leur arrivée sur le territoire de cette dernière partie contractante, et sont transportés sur le territoire de la partie contractante où est établi le transporteur.
 - b) les voyageurs ont été conduits précédemment par le même transporteur dans les conditions prévues au point 2, sur le territoire de la partie contractante où ils sont repris en charge et sont transportés sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.
 - c) ont été invités à se rendre sur le territoire d'une autre partie contractante, les frais de transport étant à la charge de la personne invitante. Les voyageurs doivent former un groupe homogène qui ne peut avoir été constitué uniquement en vue de ce voyage et qui est amené sur le territoire de la partie contractante dans laquelle est établi le transporteur.
 4. **Les opérations de transit** à travers le territoire des parties contractantes en relation avec des services occasionnels dispensés d'autorisation sont également dispensés d'autorisation.
 5. **Les autobus et les autocars à vide** destinés à être utilisés uniquement pour le remplacement d'un autobus ou d'un autocar endommagé ou en panne, lorsqu'ils sont utilisés pour l'exécution d'un service international couvert par le présent accord, sont également dispensés d'autorisation.

Pour les services assurés par des opérateurs de transport établis dans la Communauté européenne, les lieux de départ et/ou de destination des services peuvent se situer dans tout État membre de la Communauté européenne, indépendamment de l'État membre dans lequel l'autobus ou l'autocar est immatriculé ou de l'État membre dans lequel est établi le transporteur.

3. La demande est formulée auprès de l'autorité compétente de la partie contractante de départ du service, c'est-à-dire celle où les voyageurs sont pris initialement en charge.
4. Les autobus et les autocars utilisés sont immatriculés sur le territoire de la partie contractante où est établi le transporteur.
5. Les autobus et les autocars utilisés pour les services internationaux occasionnels relevant de l'accord INTERBUS sont conformes aux normes techniques fixées à l'annexe 2 de l'accord.

Annexe 5

Modèle d'autorisation pour les services occasionnels non libéralisés

(Première page de l'autorisation)

(Papier rose - A4)

Texte libellé dans la langue officielle ou dans une des langues officielles de la partie contractante qui délivre l'autorisation

**PARTIE CONTRACTANTE
DÉLIVRANT L'AUTORISATION**

AUTORITÉ CONTRACTANTE

(cachet)

- Signe distinctif international - ⁷

.....

AUTORISATION N°.....

pour un service international occasionnel

effectué par autocar ou par autobus

entre les parties contractantes

conformément à l'article 7 de l'accord relatif au transport international de voyageurs

par autocar ou par autobus

(Accord INTERBUS)

bénéficiaire:

(Nom et prénom ou raison sociale du transporteur)

Adresse:

Pays:

⁷ Belgique (B), Danemark (DK), Allemagne (D), Grèce (GR), Espagne (E), France (F), Irlande (IRL), Italie (I), Luxembourg (L), Pays-Bas (NL), Portugal (P), Royaume-Uni (RU), Finlande (FIN), Autriche (A), Suède (S), Bulgarie (BG), République tchèque (CZ), Estonie (EST), Hongrie (H), Lituanie (LT), Lettonie (LV), Pologne (PL), Roumanie (RO), République slovaque (SK), Slovénie (SLO), à compléter.

Tél:

Télécopie:

.....

(Date et lieu de délivrance)

.....

(Signature et cachet de l'autorité délivrant
l'autorisation)

(Deuxième page de l'autorisation)

1. Objet, motifs et description du service occasionnel:

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

2. Renseignements concernant l'itinéraire

(a) Lieu de départ du service:..... Pays

(b) Lieu de destination du service:..... Pays

Itinéraire principal du service et postes-frontières

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

3. Date(s) de prestation du service:

4. Numéro(s) d'immatriculation de l'autobus ou de l'autocar (ou des autobus ou des autocars):

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

5. Autres conditions:

.....
.....

6. Liste des voyageurs jointe.

.....

(Cachet de l'autorité délivrant l'autorisation)

(Troisième page de l'autorisation)

Texte libellé dans la langue officielle ou dans une des langues officielles de la partie contractante qui délivre l'autorisation.

Remarque importante

1. L'autorisation est valable pour la totalité du voyage. Elle ne peut être utilisée que par un opérateur de transport dont le nom et le numéro d'enregistrement sont indiqués sur l'autobus ou l'autocar.
2. L'autorisation doit être conservée à bord de l'autobus ou de l'autocar pendant toute la durée du voyage et présentée sur réquisition des agents chargés du contrôle.
3. La liste des voyageurs est jointe à la présente autorisation.

**MODÈLE DE DÉCLARATION DE PARTIES CONTRACTANTES D'INTERBUS
CONCERNANT L'ARTICLE 4 ET L'ANNEXE 1**

Conditions applicables aux opérateurs de transport routier de voyageurs

DÉCLARATION DE _____ **(nom de la partie contractante)**

CONCERNANT L'ARTICLE 4 ET L'ANNEXE 1

1.-Les trois conditions prévues au titre I de la directive 96/26/CE du Conseil, du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux (*Journal officiel des Communautés européennes L 124 du 23.5.1996, p. 1*), modifiée en dernier lieu par la directive 98/76/CE du Conseil, du 1er octobre 1998 (*Journal officiel des Communautés européennes L 277 du 14.10.1998, p. 17*).

a) ont été transposées dans la législation nationale par.....(référence aux textes correspondants);

b) seront transposées dans la législation nationale(date).

2.- En ce qui concerne la condition concernant la "capacité financière", la législation existante dispose que le transporteur doit détenir un capital et des réserves d'au moins:

- euros (ou l'équivalent en monnaie nationale) par véhicule utilisé ou

- euros (ou l'équivalent en monnaie nationale) par siège voyageur dans les autobus ou les autocars utilisés par le transporteur.

Il est envisagé que le montant de la "capacité financière" soit adapté aux exigences de la directive 96/26/CE le(date, ou au plus tard le 1.1.2005).

FICHE FINANCIÈRE

1. INTITULÉ DE L'ACTION

Décision du Conseil concernant la signature d'un accord entre la Communauté européenne et 14 pays de l'Europe centrale et orientale relatif au transport international occasionnel de voyageurs par autocar ou autobus.

2. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) CONCERNÉE(S)

A-7010

A-7031

3. BASE JURIDIQUE

Article 71, en liaison avec l'Article 300

4. DESCRIPTION DE L'ACTION

4.1 Objectif général de l'action

L'accord vise à promouvoir le développement du transport international en Europe et d'en faciliter l'organisation et l'exécution. L'accord vise à instaurer un degré de libéralisation équivalent à celui réalisé par l'accord relatif aux services occasionnels de voyageurs par route effectués par autocar ou autobus (ASOR) signé à Dublin en 1982. Cet accord ne prévoyait cependant pas de possibilité de nouvelles adhésions.

4.2 Période couverte par l'action et modalités prévues pour son renouvellement.

L'accord est conclu pour une durée de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur. La durée de l'accord est automatiquement prorogée pour une nouvelle période de cinq ans entre les parties contractantes qui n'expriment pas le souhait de ne pas proroger l'accord.

5. CLASSIFICATION DE LA DÉPENSE/RECETTE

5.1 DNO

5.2 CD/CND

A – 7010 CND

A – 7031 CND

5.3 Type de recettes visées

sans objet

6. TYPE DE LA DÉPENSE/RECETTE

– Dépenses administratives (Partie A du budget)

7. INCIDENCE FINANCIÈRE

7.1 Mode de calcul du coût total de l'action (lien entre les coûts individuels et le coût total)

15 experts pour une journée 1 fois par an soit 15 x 670 € voyages inclus = 10050 €

7.2 Ventilation par éléments de l'action

Sans objet.

7.3 Dépenses opérationnelles d'études, d'experts, etc., incluses en partie B du budget

Sans objet.

7.4 Echancier crédits d'engagement / crédits de paiement

Engagement global sur la ligne A 07031 dont 10050 € par an pour la présente action.

8. DISPOSITIONS ANTI-FRAUDE PRÉVUES

Sans objet.

9. ÉLÉMENTS D'ANALYSE COÛT-EFFICACITÉ

9.1 Objectifs spécifiques quantifiables, population visée

Sans objet

9.2 Justification de l'action

Sans objet

9.3 Suivi et évaluation de l'action

Sans objet

10. DÉPENSES ADMINISTRATIVES (PARTIE A DE LA SECTION III DU BUDGET GÉNÉRAL)

Les besoins en ressources humaines et administratives doivent être couverts à l'intérieur de la dotation allouée à la DG gestionnaire.

10.1 Incidence sur le nombre d'emplois

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action		dont		Durée
		emplois permanents	emplois temporaires	par utilisation des ressources existantes au sein de la DG ou du service concerné	par recours à des ressources supplémentaires	
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	0.025		0.025		indéterminée
	B	0.050		0.050		
	C					
Autres ressources						
Total		0.075		0.075		

10.2 Incidence financière globale des ressources humaines supplémentaires

(EUR)

	Montants	Mode de calcul
Fonctionnaires	8100	0.075 x 108 000 (coût unitaire)
Agents temporaires		
Autres ressources (indiquer ligne budgétaire)		
Total	8100	

Les montants expriment le coût total des emplois supplémentaires pour la durée totale de l'action si celle-ci est à durée déterminée, pour 12 mois si la durée est indéterminée.

10.3 Augmentation d'autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action, notamment frais induits des réunions de comités et groupes d'experts

(EUR)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants	Mode de calcul
A-7030 missions	2000 €	Pour les années où les réunions se feraient en dehors de Bruxelles 1 réunion annuelle du comité mixte x 2 fonctionnaires x 1000 €
A-7031	10050 €	Pour les années où les réunions se tiennent à Bruxelles 15 experts nationaux x 670 €
Total	12050 €	

Les montants correspondent aux dépenses totales de l'action si la durée de celle-ci est déterminée ou aux dépenses pour 12 mois si la durée est indéterminée.