



COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 04.12.2000  
COM(2000) 799 final

Proposta de

**DECISÃO DO CONSELHO**

**respeitante à assinatura do Acordo Interbus relativo ao transporte internacional  
ocasional de passageiros em autocarro**

(apresentada pela Comissão)

## EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO GERAL

1. Em 7 de Dezembro de 1995, o Conselho autorizou a Comissão a negociar com países terceiros da Europa Central e Oriental membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes um acordo europeu relativo ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro. Foram iniciadas negociações com os seguintes 14 países: Bósnia Herzegovina, Bulgária, Croácia, República Checa, Estónia, Hungria, Letónia, Lituânia, Moldávia, Polónia, Roménia, República Eslovaca, Eslovénia e Turquia.
2. O objectivo principal era obter um grau de liberalização similar ao obtido com o Acordo relativo aos serviços ocasionais de transportes rodoviários internacionais de passageiros (ASOR), assinado em Dublin em 26 de Maio de 1982<sup>1</sup> para certos serviços ocasionais, ficando os restantes serviços ocasionais sujeitos a autorização. A necessidade de um novo acordo provinha do facto de o ASOR ter sido assinado com países que se tornaram entretanto membros da União Europeia, pelo que apenas a Noruega, a Turquia e a Suíça continuavam abrangidas pelo referido acordo, que não previa futuras adesões.
3. O presente Acordo INTERBUS retoma, pois, a maior parte das medidas de liberalização que já integravam o ASOR, acrescentando-lhes medidas sociais, fiscais e técnicas baseadas no princípio da não-discriminação entre as diferentes Partes Contratantes. Este Acordo irá reger não apenas o tráfego entre a Comunidade e os Estados terceiros interessados, mas também o tráfego entre estes últimos, criando assim uma certa harmonização das condições fiscais, sociais e técnicas, para além das regras de acesso ao mercado. Contrariamente ao ASOR, o Acordo INTERBUS prevê a possibilidade de adesão após a sua entrada em vigor para qualquer membro da CEMT e para a República de São Marinho, o Principado do Mónaco e o Principado de Andorra. O Acordo INTERBUS substitui os acordos bilaterais concluídos entre as suas Partes Contratantes.
4. Foram organizadas, em consulta com um comité designado pelo Conselho, seis rondas de negociações com as Partes Contratantes, no decurso das quais foram discutidos os diferentes capítulos do Acordo. A Turquia nunca respondeu aos convites para participar nas negociações. Os Estados-Membros foram convidados a participar em todas as rondas na qualidade de observadores. Organizaram-se igualmente reuniões de peritos com os Estados-Membros para discussão de certos aspectos técnicos do Acordo. A Comissão transmitiu os sucessivos projectos de acordo quer aos Estados-Membros quer aos países parceiros. O projecto de acordo foi apresentado por duas vezes ao Grupo "Transportes" do Conselho.
5. No dia 13 de Abril de 2000 realizou-se a sessão de encerramento das negociações, no decurso da qual os Estados parceiros deram o seu acordo ao texto. Estavam presentes 12 países. Seis rubricaram o Acordo (Bulgária, República Checa, Moldávia, Polónia, Roménia, Letónia) e os outros seis declararam a sua intenção de o assinar (Estónia,

---

<sup>1</sup> Regulamento (CEE) n° 56/83, de 16.12.1982, relativo à aplicação do Acordo relativo aos serviços ocasionais de transportes rodoviários internacionais de passageiros, JO L 10 de 13.1.1983.

Lituânia, República Eslovaca, Eslovénia, Croácia, Bósnia Herzegovina). A Hungria e a Turquia não participaram nesta cerimónia.

6. O período de assinatura do Acordo decorre do dia 14 de Abril de 2000 ao dia 31 de Dezembro de 2000.

## **2. TEOR DO ACORDO**

7. Princípio de não-discriminação

O Acordo prevê, de modo geral, que as Partes Contratantes zelem pela aplicação do princípio da não-discriminação por motivo da nacionalidade ou do local de estabelecimento do transportador e da origem ou destino do autocarro.

8. Acesso ao mercado

O Acordo prevê a isenção de autorização para os circuitos de portas fechadas, os serviços em que a viagem de ida é feita em carga e a viagem de volta em vazio, os serviços em que a viagem de ida é feita em vazio e todos os passageiros embarcam no mesmo local, as operações de trânsito e as viagens dos autocarros que vão ser utilizados para substituir um veículo avariado. Estes serviços serão efectuados a coberto de documentos de controlo emitidos pelas autoridades competentes e cujo modelo é definido no Acordo.

Os outros serviços ocasionais estão sujeitos a autorização, sendo as modalidades e procedimentos de autorização estabelecidos no Acordo.

9. Harmonização legislativa

No que respeita às condições aplicáveis aos transportadores, o Acordo prevê que as Partes Contratantes apliquem disposições equivalentes às estabelecidas pela directiva comunitária que regula o acesso à profissão (Anexo 1 do Acordo).

No que se refere às condições técnicas aplicáveis aos veículos, está previsto um calendário de adaptação a diversas directivas comunitárias (Anexo 2 do Acordo), a fim de que, a partir de 2010, apenas circulem autocarros conformes com a norma EURO 1.

O Acordo prevê, além disso, que as Partes Contratantes que ainda o não tenham feito adiram ao Acordo Europeu respeitante ao trabalho das tripulações dos veículos que efectuam transportes rodoviários internacionais (AETR).

10. Disposições fiscais

A fim de evitar uma imposição dupla e preservar o princípio da não-discriminação, o Acordo prevê que não seja aplicado qualquer imposto sobre a circulação ou propriedade nem qualquer imposto especial sobre as operações de transporte no território das outras Partes Contratantes. O comité misto será encarregado de estabelecer a lista dos impostos que apenas podem ser aplicados pela Parte Contratante de matrícula do veículo. Em contrapartida, os impostos e taxas sobre os combustíveis, o imposto sobre o valor acrescentado, as portagens e outras taxas de utilização da infraestrutura deverão ser aplicados de forma não discriminatória. Esta

obrigação não impede, todavia, que se faça distinção segundo o local de estabelecimento do transportador no que se refere à aplicação de certos procedimentos e requisitos de natureza fiscal (por exemplo, a obrigação de nomear um representante fiscal), incluindo a aplicação da 13ª Directiva IVA.

Está prevista uma isenção dos direitos de importação para uma determinada quantidade do combustível contido nos reservatórios do veículo e para os óleos lubrificantes. Poderão também ser importadas peças sobresselentes sem direitos.

11. Controlos

As Partes Contratantes serão responsáveis pelo controlo das operações de transporte nos territórios respectivos. Compete-lhes verificar se os documentos de controlo estão devidamente preenchidos e são correctamente utilizados em função dos serviços efectuados. As Partes Contratantes devem igualmente prever um sistema de sanções a aplicar em caso de infracção às disposições do Acordo, que poderão ir até à recusa temporária de acesso ao território.

12. Gestão do Acordo

O Acordo institui um comité misto composto por representantes das Partes Contratantes. Este comité tem por tarefa, entre outras, zelar pela correcta aplicação do Acordo. São igualmente suas atribuições manter informadas as Partes Contratantes, adaptar os documentos de controlo às novas medidas que venham a ser adoptadas na Comunidade e resolver os diferendos que possam surgir quanto à aplicação do Acordo.

13. Novas adesões

O Acordo Interbus prevê que os países membros da CEMT possam aderir após a sua entrada em vigor.

**3. CONCLUSÃO**

14. A Comissão considera que as negociações permitiram obter um projecto de acordo aceitável para a Comunidade. Propõe, por conseguinte, ao Conselho:

- (1) que aprove os resultados das negociações
- (2) que decida assinar o Acordo.

15. Apresenta, assim, ao Conselho a presente proposta de decisão do Conselho respeitante à assinatura do Acordo INTERBUS relativo ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro, entre a Comunidade e os Estados da Europa Central e Oriental.

Proposta de

## DECISÃO DO CONSELHO

**respeitante à assinatura do Acordo Interbus relativo ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro**

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o nº 1 do artigo 71º em conjugação com o nº 2, primeiro período, do artigo 300º,

Tendo em conta a proposta da Comissão<sup>2</sup>,

Considerando que é necessário autorizar a assinatura do Acordo Interbus relativo ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro,

DECIDE:

### *Artigo 1º*

É aprovada em nome da Comunidade a assinatura do Acordo INTERBUS relativo ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro, sob reserva da sua conclusão.

### *Artigo 2º*

O Presidente do Conselho fica autorizado a designar as pessoas com poderes para assinar o Acordo em nome da Comunidade.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*

---

<sup>2</sup> JO C de , p. .

## ANEXO

### **Acordo INTERBUS relativo ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro**

As Partes Contratantes:

TENDO EM CONTA a vontade de promover o desenvolvimento dos transportes internacionais na Europa e, em especial, de facilitar a sua organização e funcionamento;

TENDO EM CONTA a vontade de facilitar o turismo e os intercâmbios culturais entre as Partes Contratantes;

CONSIDERANDO que o Acordo relativo aos serviços ocasionais de transportes rodoviários internacionais de passageiros efectuados em autocarro (ASOR), assinado em Dublin em 26 de Maio de 1982, não prevê a possibilidade de adesão de novas Partes;

CONSIDERANDO que devem ser preservadas a experiência adquirida e a liberalização alcançada com a aplicação do Acordo atrás mencionado;

CONSIDERANDO que é desejável a liberalização harmonizada de determinados serviços internacionais ocasionais de transporte em autocarro, bem como das respectivas operações de trânsito;

CONSIDERANDO que é desejável prever um certo número de regras de procedimento harmonizadas para os serviços internacionais ocasionais não liberalizados, que estão, conseqüentemente, ainda sujeitos a autorização;

CONSIDERANDO que é necessário prever um elevado nível de harmonização das condições técnicas aplicáveis aos autocarros que efectuam serviços internacionais ocasionais entre as Partes Contratantes, por forma a reforçar a segurança rodoviária e a protecção do ambiente;

CONSIDERANDO que é necessário que as Partes Contratantes apliquem medidas uniformes no que se refere ao trabalho das tripulações dos autocarros afectados ao transporte rodoviário internacional;

CONSIDERANDO que é desejável promover a harmonização das condições de acesso à profissão de transportador rodoviário de passageiros;

CONSIDERANDO que o princípio da não-discriminação por motivo da nacionalidade ou do local de estabelecimento do transportador e da origem ou destino do autocarro deverá ser considerado uma condição de base aplicável à prestação de serviços de transporte internacionais;

CONSIDERANDO que é necessário prever modelos uniformes de documentos de transporte, tais como o documento de controlo para os serviços ocasionais liberalizados, bem como a autorização e o pedido de autorização para serviços não liberalizados, por forma a facilitar e simplificar os procedimentos de inspecção;

CONSIDERANDO que é necessário prever um certo número de medidas harmonizadas no que se refere à aplicação do Acordo, principalmente no que respeita aos procedimentos de controlo, às sanções e à assistência mútua;

CONSIDERANDO que é conveniente estabelecer determinados procedimentos para a gestão do Acordo para garantir a sua correcta aplicação e permitir a adaptação técnica dos anexos;

CONSIDERANDO que o Acordo deverá estar aberto à adesão dos futuros membros da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes, bem como a outros países europeus;

DECIDIRAM estabelecer regras uniformes aplicáveis ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro;

ACORDARAM NAS DISPOSIÇÕES SEGUINTE:

# SECÇÃO I

## Âmbito de aplicação e definições

### *Artigo 1º* *Âmbito de aplicação*

1. O presente Acordo aplica-se:
  - a) Aos serviços ocasionais de transporte rodoviário internacional de passageiros, qualquer que seja a nacionalidade destes,
    - entre os territórios de duas Partes Contratantes ou com partida e destino no território de uma mesma Parte Contratante e, em caso de necessidade do serviço, em trânsito no território de outra Parte Contratante ou no território de um Estado que não é Parte Contratante;
    - efectuados por conta de outrem por transportadores estabelecidos numa Parte Contratante de acordo com a legislação respectiva e titulares de uma licença de prestação de serviços internacionais ocasionais de transporte em autocarro;
    - utilizando autocarros matriculados na Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
  - b) Às viagens em vazio dos autocarros no quadro desses serviços.
2. Nenhuma disposição do presente Acordo poderá ser interpretada como prevendo a possibilidade de prestação de serviços nacionais ocasionais no território de uma Parte Contratante por transportadores estabelecidos no território de outra Parte Contratante.
3. A utilização de autocarros destinados ao transporte de passageiros para transportar mercadorias com fins comerciais não entra no âmbito de aplicação do presente Acordo.
4. O presente Acordo não abrange os serviços ocasionais efectuados por conta própria.

### *Artigo 2º* *Não-discriminação*

As Partes Contratantes devem assegurar que é aplicado o princípio da não-discriminação por motivo da nacionalidade ou local de estabelecimento do transportador e da origem ou destino do autocarro, nomeadamente no que respeita às disposições fiscais previstas na Secção VI e aos controlos e sanções previstos na Secção IX.



*Artigo 3º*  
*Definições*

Para efeitos do presente Acordo são aplicáveis as seguintes definições:

1. "Autocarros": veículos próprios, pela sua construção e equipamento, para transportar mais de nove pessoas, incluindo o condutor, e destinados a essa finalidade.
2. "Serviços internacionais ocasionais": serviços efectuados entre os territórios de duas Partes Contratantes, pelo menos, que não se enquadram na definição de serviço regular ou de serviço regular especializado nem na definição de serviço de vaivém. Estes serviços poderão ser efectuados com alguma frequência sem com isso perderem o carácter de serviços ocasionais.
3. "Serviços regulares": serviços que asseguram o transporte de passageiros com uma frequência e num trajecto determinados e em que os passageiros podem embarcar ou desembarcar em paragens previamente estabelecidas. Os serviços regulares poderão estar sujeitos à obrigação de respeitarem um horário e um tarifário previamente estabelecidos.
4. "Serviços regulares especializados": serviços que, independentemente de quem os organiza, asseguram o transporte de determinadas categorias de passageiros com exclusão de outros, na medida em que sejam efectuados nas condições especificadas no nº 3. Os serviços regulares especializados incluem, nomeadamente:
  - o transporte de trabalhadores entre o domicílio e o local de trabalho;
  - o transporte de estudantes entre o domicílio e o estabelecimento de ensino;

O facto de um serviço regular especializado ser adaptado às necessidades dos utentes não afecta a sua classificação como serviço regular.

5. "Serviços de vaivém": serviços organizados para transportar, em sucessivas viagens de ida e volta, grupos de passageiros previamente constituídos de um local único de partida a um local único de destino. Cada grupo, constituído pelos passageiros que efectuaram a viagem de ida, é transportado de volta ao local de partida pelo mesmo transportador em viagem posterior. Por local de partida e local de destino entende-se, respectivamente, o local em que se inicia a viagem e o local em que termina a viagem, bem como as localidades situadas num raio de 50 km de ambos.

Durante um serviço de vaivém nenhum passageiro poderá embarcar ou desembarcar.

A primeira viagem de volta e a última viagem de ida numa série de serviços de vaivém são feitas em vazio.

A classificação de uma operação de transporte como serviço de vaivém não será, todavia, afectada pelo facto de, com o acordo das autoridades competentes da Parte ou Partes Contratantes interessadas:

- alguns passageiros efectuarem a viagem de volta com outro grupo ou outro transportador, não obstante o disposto no ponto 1;
  - embarcarem ou desembarcarem passageiros durante o trajecto, não obstante o disposto no ponto 2;
  - a primeira viagem de ida e a última viagem de volta numa série de serviços de vaivém serem feitas em vazio, não obstante o disposto no ponto 3.
6. "Partes Contratantes": os signatários que aceitaram ficar vinculados pelo presente Acordo e para os quais o Acordo está em vigor.

O presente Acordo aplica-se nos territórios em que é aplicável o Tratado que institui a Comunidade Europeia e nas condições previstas no mesmo, bem como na BÓSNIA-HERZEGOVINA, BULGÁRIA, CROÁCIA, REPÚBLICA CHECA, ESTÓNIA, HUNGRIA, LETÓNIA, LITUÂNIA, MOLDAVIA, POLÓNIA, ROMÉNIA, ESLOVÁQUIA, ESLOVÉNIA e TURQUIA, na medida em que o tenham concluído.

7. "Autoridades competentes": as autoridades designadas pelos Estados-Membros da Comunidade e as outras Partes Contratantes para executar as tarefas previstas nas secções V, VI, VII, VIII e IX do presente Acordo.
8. "Trânsito": a parte de uma operação de transporte que se efectua no território de uma Parte Contratante sem que embarquem ou desembarquem passageiros.

## **SECÇÃO II**

### **Condições aplicáveis aos transportadores rodoviários de passageiros**

#### *Artigo 4º*

1. As Partes Contratantes que ainda o não façam deverão aplicar disposições equivalentes às estabelecidas na Directiva da Comunidade Europeia referida no Anexo 1.
2. No que se refere à condição da capacidade financeira apropriada, referida no nº 3 do artigo 3º da directiva supramencionada, as Partes Contratantes poderão prever um capital e reservas mínimos de valor inferior ao indicado na sua alínea c) até 1.1.2003 ou até 1.1.2005, na condição, neste último caso, de ser feita a correspondente declaração por ocasião da ratificação do Acordo, sem prejuízo das disposições previstas nos Acordos Europeus que estabelecem uma associação entre as Comunidades Europeias e os seus Estados-Membros e certas Partes Contratantes do presente Acordo.

## **SECÇÃO III**

### **Condições técnicas aplicáveis aos veículos**

#### *Artigo 5º*

Os autocarros utilizados para os serviços internacionais ocasionais abrangidos pelo presente Acordo devem satisfazer as normas técnicas estabelecidas no Anexo 2.

## **SECÇÃO IV**

### **Acesso ao mercado**

#### *Artigo 6º*

##### *Serviços ocasionais liberalizados*

Os serviços ocasionais a seguir indicados ficarão isentos de autorização no território de qualquer Parte Contratante que não seja a de estabelecimento do transportador.

1. Circuitos de portas fechadas, isto é, os serviços em que um mesmo autocarro é utilizado para transportar, em todo o trajecto, o mesmo grupo de passageiros e os conduzir de novo ao local de partida. O local de partida situa-se no território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
2. Serviços em que a viagem de ida é feita em carga e a viagem de volta em vazio. O local de partida situa-se no território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
3. Serviços em que a viagem de ida é feita em vazio e todos os passageiros embarcam no mesmo local, desde que seja preenchida uma das seguintes condições:
  - a) os passageiros constituam grupos no território de um Estado que não é Parte Contratante ou de uma Parte Contratante que não seja a de estabelecimento do transportador ou a de embarque dos passageiros, formados no âmbito de contratos de transporte celebrados anteriormente à sua chegada ao território da última Parte Contratante referida. O transporte dos passageiros efectua-se no território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
  - b) os passageiros tenham sido conduzidos previamente pelo mesmo transportador, nas condições previstas no nº 2, para o território da Parte Contratante em que voltam a embarcar e são transportados para o território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.

c) os passageiros tenham sido convidados a deslocar-se para o território de outra Parte Contratante, com as despesas de transporte a cargo da pessoa que convida. Os passageiros devem constituir um grupo homogéneo, que não tenha sido formado unicamente com vista a essa viagem e que seja conduzido para o território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.

Ficarão igualmente isentos de autorização:

4. As operações de trânsito no território de Partes Contratantes realizadas em conjugação com serviços ocasionais isentos de autorização.
5. Os autocarros vazios utilizados exclusivamente para substituir um autocarro avariado quando efectuava um serviço internacional abrangido pelo presente Acordo.

No que se refere aos serviços efectuados por transportadores estabelecidos na Comunidade Europeia, os locais de partida e/ou destino podem situar-se em qualquer Estado-Membro da Comunidade Europeia, seja qual for o Estado-Membro em que o autocarro está matriculado ou o Estado-Membro em que o transportador está estabelecido.

#### *Artigo 7º*

##### *Serviços ocasionais não liberalizados*

1. Os serviços ocasionais não referidos no artigo 6º ficarão sujeitos a autorização, em conformidade com o disposto no artigo 15º.
2. No que se refere aos serviços efectuados por transportadores estabelecidos na Comunidade Europeia, os locais de partida e/ou destino podem situar-se em qualquer Estado-Membro da Comunidade Europeia, seja qual for o Estado-Membro em que o autocarro está matriculado ou o Estado-Membro em que o transportador está estabelecido.

## **SECÇÃO V**

### **Disposições sociais**

#### *Artigo 8º*

As Partes Contratantes do presente Acordo que ainda o não tenham feito aderirão ao Acordo Europeu respeitante ao trabalho das tripulações dos veículos que efectuam transportes rodoviários internacionais (AETR) de 1 de Julho de 1970, na redacção em vigor, ou aplicarão os Regulamentos nº 3820/85 e nº 3821/85 da Comunidade Europeia, na redacção em vigor à data da entrada em vigor do presente Acordo.

## **SECÇÃO VI**

### **Disposições aduaneiras e fiscais**

#### *Artigo 9º*

1. Os autocarros que efectuam as operações de transporte referidas no presente Acordo ficarão isentos de todos os impostos e taxas sobre a circulação ou propriedade de veículos, bem como de todos os impostos ou taxas especiais aplicados às operações de transporte no território das outras Partes Contratantes.

Os autocarros não ficarão isentos dos impostos e taxas sobre os combustíveis, do imposto sobre o valor acrescentado aplicado aos serviços de transporte e das portagens e direitos de utilização cobrados pela utilização das infraestruturas.

2. As Partes Contratantes garantirão que não sejam impostas simultaneamente portagens e outros quaisquer direitos de utilização pela utilização de uma única secção de estrada. As Partes Contratantes poderão, todavia, aplicar portagens pela utilização de pontes, túneis e passagens de montanha nas redes em que são aplicados direitos de utilização.
3. O combustível do autocarro, contido nos reservatórios previstos pelo fabricante para esse efeito, não mais de 600 litros em qualquer caso, e os óleos lubrificantes existentes no autocarro e destinados exclusivamente ao seu serviço ficarão isentos dos direitos de importação e de quaisquer outros impostos e taxas aplicados nas outras Partes Contratantes.
4. O Comité Misto instituído pelo artigo 23º preparará uma lista dos impostos aplicáveis aos transportes rodoviários de passageiros em autocarro em cada Parte Contratante. A lista enumerará os impostos abrangidos pelo nº 1, primeiro parágrafo, do presente artigo que apenas podem ser aplicados na Parte Contratante de matrícula do veículo. Enumerará igualmente os impostos abrangidos pelo nº 1, segundo parágrafo, do presente artigo que podem ser aplicados nas Partes Contratantes que não sejam a de matrícula do veículo. As Partes Contratantes que substituam qualquer um dos impostos enumerados na lista por outro imposto do mesmo tipo ou de tipo diferente deverão notificar o Comité Misto para que proceda às alterações necessárias.
5. As peças sobresselentes e ferramentas utilizadas para a reparação de um autocarro avariado no decurso de uma operação de transporte internacional ficarão isentas de direitos aduaneiros e de todos os impostos e taxas aplicáveis à importação para o território da outra Parte Contratante, nas condições previstas nas respectivas disposições relativas à admissão temporária de tais mercadorias. As peças sobresselentes substituídas deverão ser reexportadas ou destruídas sob supervisão das autoridades aduaneiras competentes da outra Parte Contratante.

## **SECÇÃO VII**

### **Documentos de controlo para os serviços ocasionais isentos de autorização**

#### *Artigo 10º*

Os serviços referidos no artigo 6º serão prestados a coberto de um documento de controlo emitido pelas autoridades competentes ou um agente devidamente autorizado da Parte Contratante em que está estabelecido o transportador.

#### *Artigo 11º*

1. O documento de controlo consistirá em folhas de itinerário destacáveis, em duplicado, agrupadas em cadernetas de 25. O documento de controlo deve obedecer ao modelo que figura no Anexo 3 do presente Acordo.
2. A cada caderneta, com as folhas de itinerário que a compõem, será atribuído um número. As folhas de itinerário serão igualmente numeradas consecutivamente, de 1 a 25.
3. Os textos que figuram na capa da caderneta e nas folhas de itinerário deverão ser redigidos na língua oficial ou em várias das línguas oficiais da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.

#### *Artigo 12º*

1. A caderneta referida no artigo 11º será emitida em nome do transportador e é intransmissível.
2. O original da folha de itinerário deverá ser conservado no autocarro durante toda a viagem a que se refere.
3. O transportador é responsável pelo completo e correcto preenchimento das folhas de itinerário.

#### *Artigo 13º*

1. Para cada viagem, o transportador preencherá, antes do seu início, uma folha de itinerário em duplicado.
2. Para efeitos da indicação dos nomes dos passageiros, o transportador poderá utilizar uma lista previamente elaborada numa folha separada, a qual deverá ser apensa à folha de itinerário. O carimbo do transportador ou, quando adequado, a sua assinatura ou a do condutor do autocarro deverão figurar na lista e na folha de itinerário.

3. No que se refere aos serviços em que a viagem de ida é feita em vazio, referidos no n.º 3 do artigo 6.º, a lista de passageiros poderá ser elaborada conforme o disposto no n.º 2 quando do embarque dos passageiros.

#### *Artigo 14.º*

As autoridades competentes de duas, ou mais, Partes Contratantes poderão acordar dispensar a lista de passageiros. Em tal caso, o número de passageiros deverá figurar no documento de controlo.

O Comité Misto instituído pelo artigo 23.º deverá ser informado desses acordos.

## **SECÇÃO VIII**

### **Autorização para serviços ocasionais não liberalizados**

#### *Artigo 15.º*

1. Para cada serviço ocasional que não tenha sido liberalizado nos termos do disposto no artigo 6.º será emitida uma autorização de comum acordo pelas autoridades competentes das Partes Contratantes em que os passageiros embarcarão ou desembarcarão e pelas autoridades competentes das Partes Contratantes cujo território é atravessado em trânsito. Quando o local de partida ou destino se situe num Estado-Membro da Comunidade Europeia, o trânsito pelos outros Estados-Membros não ficará sujeito a autorização.
2. A autorização deverá obedecer ao modelo que figura no Anexo 5.

#### *Artigo 16.º*

##### *Pedido de autorização*

1. O pedido de autorização será apresentado pelo transportador às autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território se situa o local de partida.  
  
Os pedidos devem obedecer ao modelo que figura no Anexo 4.
2. O transportador preencherá o formulário de pedido e anexar-lhe-á prova de que o requerente é titular de licença para prestar os serviços internacionais ocasionais em autocarro a que se refere o n.º 1, segundo travessão da alínea a), do artigo 1.º.
3. As autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território se situa o local de partida apreciarão o pedido de autorização para prestação do serviço em causa e, caso o defiram, transmiti-lo-ão às autoridades competentes da(s) Parte(s) Contratante(s) de destino e às autoridades competentes das Partes Contratantes de trânsito.

4. Em derrogação do disposto no nº 1 do artigo 15º, as Partes Contratantes cujo território é atravessado em trânsito poderão decidir que não é necessário o seu acordo para os serviços a que se refere a presente secção. Em tal caso, o Comité Misto instituído pelo artigo 23º deverá ser informado dessa decisão.
5. As autoridades competentes da(s) Parte(s) Contratante(s) cujo acordo tenha sido solicitado emitirão a autorização no prazo de um mês, sem discriminações por motivo da nacionalidade ou local de estabelecimento do transportador. Caso não cheguem a acordo quanto às condições da autorização, deverão informar as autoridades competentes da(s) Parte(s) Contratante(s) interessadas das razões pertinentes.

#### *Artigo 17º*

As autoridades competentes de duas, ou mais, Partes Contratantes poderão acordar simplificar o procedimento de autorização, o modelo do pedido de autorização e o modelo da autorização para os serviços ocasionais efectuados entre as mesmas. O Comité Misto instituído pelo artigo 23º deverá ser informado de tais acordos.

## **SECÇÃO IX**

### **Controlos, sanções e assistência mútua**

#### *Artigo 18º*

O documento de controlo a que se refere o artigo 10º e a autorização a que se refere o artigo 15º deverão ser conservados a bordo do autocarro e apresentados a qualquer agente inspector autorizado que o solicite.

#### *Artigo 19º*

As autoridades competentes das Partes Contratantes garantirão que os transportadores respeitam as disposições do presente Acordo.

#### *Artigo 20º*

Deverá ser conservada a bordo do autocarro cópia autenticada da licença para prestação dos serviços internacionais ocasionais em autocarro a que se refere o nº 1, segundo travessão da alínea a), do artigo 1º, a qual deverá ser apresentada a qualquer agente inspector autorizado que o solicite.

O Comité Misto instituído pelo artigo 23º deverá ser informado dos modelos desse documento adoptados pelas autoridades competentes das Partes Contratantes.



### *Artigo 21º*

As autoridades competentes das Partes Contratantes estabelecerão o regime de sanções a aplicar em caso de violação do presente Acordo. As sanções previstas devem ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

### *Artigo 22º*

1. Quando um transportador não-residente tenha cometido infracções graves ou repetidas às regras que governam o transporte rodoviário, nomeadamente as respeitantes aos tempos de condução e descanso e à segurança rodoviária, susceptíveis de implicar a retirada da licença de exercício da actividade de transportador rodoviário de passageiros, as autoridades competentes da Parte Contratante interessada comunicarão às autoridades competentes da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido todas as informações respeitantes às infracções cometidas de que disponham, bem como as sanções que aplicaram.
2. As autoridades competentes da Parte Contratante em cujo território tenham sido cometidas infracções graves ou repetidas às regras que governam o transporte rodoviário, nomeadamente as respeitantes aos tempos de condução e descanso e à segurança rodoviária, poderão recusar temporariamente o acesso do transportador em causa a esse território.

No que se refere à Comunidade Europeia, a autoridade competente de um Estado-Membro apenas poderá recusar temporariamente o acesso ao território desse Estado-Membro. As autoridades competentes da Parte Contratante em que está estabelecido o transportador e o Comité Misto instituído pelo artigo 23º serão informados dessas medidas.

3. Quando um transportador tenha cometido infracções graves ou repetidas às regras que governam o transporte rodoviário, nomeadamente as respeitantes aos tempos de condução e descanso e à segurança rodoviária, as autoridades competentes da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido tomarão as medidas adequadas para evitar a repetição das infracções; tais medidas poderão incluir a suspensão ou retirada da licença de exercício da actividade de transportador rodoviário de passageiros. O Comité Misto instituído pelo artigo 23º será informado dessas medidas.
4. As Partes Contratantes garantirão o direito de recurso do transportador contra as sanções aplicadas.

## **SECÇÃO X**

### **Comité Misto**

#### *Artigo 23º*

1. Para facilitar a gestão do presente Acordo, é instituído um Comité Misto. O Comité Misto será composto pelos representantes das Partes Contratantes.
2. O Comité Misto realizará a sua primeira reunião seis meses depois da entrada em vigor do presente Acordo.
3. O Comité Misto estabelecerá o seu próprio regulamento interno.
4. O Comité Misto reunirá a pedido de pelo menos uma Parte Contratante.
5. O Comité Misto apenas poderá adoptar decisões quando estiverem representados nas suas reuniões dois terços das Partes Contratantes, incluindo a Comunidade Europeia.
6. As decisões que o Comité Misto seja chamado a adoptar serão tomadas por unanimidade das Partes Contratantes representadas. Quando não haja unanimidade, e a pedido de uma ou mais das Partes Contratantes interessadas, as autoridades competentes interessadas reunirão para consultas num prazo de seis semanas.

#### *Artigo 24º*

1. O Comité Misto assegurará a correcta aplicação do presente Acordo. O Comité Misto deverá ser informado de todas as medidas adoptadas ou a adoptar com vista à aplicação das disposições do Acordo.
2. Compete, nomeadamente, ao Comité Misto:
  - (a) Preparar, com base nas informações fornecidas pelas Partes Contratantes, uma lista das autoridades competentes das Partes Contratantes responsáveis pela execução das tarefas previstas nas secções V, VI VII, VIII e IX do presente Acordo.
  - (b) Alterar ou adaptar os modelos do documento de controlo e dos outros documentos que figuram nos anexos do presente Acordo.
  - (c) Alterar ou adaptar os anexos que contêm as normas técnicas aplicáveis aos autocarros, bem como o Anexo 1 relativo às condições aplicáveis aos transportadores rodoviários de passageiros a que se refere o artigo 4º, a fim de incorporar as medidas que venham a ser tomadas na Comunidade Europeia.

- (d) Preparar, com base nas informações fornecidas pelas Partes Contratantes, uma lista dos direitos aduaneiros, impostos e taxas a que se referem os n.ºs 4 e 5 do artigo 9.º, para fins de informação.
  - (e) Alterar ou adaptar as prescrições relativas às disposições sociais referidas no artigo 8.º a fim de incorporar as medidas que venham a ser adoptadas na Comunidade Europeia.
  - (f) Dirimir os diferendos que possam surgir quanto à aplicação e interpretação do presente Acordo.
  - (g) Recomendar novas medidas no sentido da liberalização dos serviços ocasionais ainda sujeitos a autorização.
3. As Partes Contratantes tomarão as medidas necessárias para a aplicação das decisões adoptadas pelo Comité Misto, de acordo, se for caso disso, com as suas próprias regras internas.
4. Se não se chegar a acordo para resolver um diferendo, conforme referido na alínea f) do n.º 2, as Partes Contratantes interessadas poderão submeter o caso a um painel de arbitragem. Cada Parte Contratante interessada nomeará um árbitro. O Comité Misto nomeará igualmente um árbitro. As decisões dos árbitros serão tomadas por maioria. As Partes Contratantes envolvidas no diferendo deverão tomar as medidas necessárias para aplicar as decisões dos árbitros.

## **SECÇÃO XI**

### **Disposições gerais e finais**

#### *Artigo 25.º* *Acordos bilaterais*

1. As disposições do presente Acordo substituem as disposições pertinentes dos acordos concluídos entre Partes Contratantes. No que diz respeito à Comunidade Europeia, esta disposição aplica-se aos acordos concluídos entre um Estado-Membro e uma Parte Contratante.
2. As Partes Contratantes, à excepção da Comunidade Europeia, poderão acordar não aplicar o artigo 5.º e o Anexo 2 do presente Acordo e aplicar outras normas técnicas aos autocarros que efectuem serviços ocasionais entre os seus territórios, incluindo o trânsito nesses territórios.
3. Não obstante o disposto no artigo 6.º do Anexo 2, as disposições do presente Acordo substituem as disposições pertinentes dos acordos concluídos entre Estados-Membros da Comunidade Europeia e outras Partes Contratantes. No entanto, as disposições de acordos bilaterais existentes entre Estados-Membros da Comunidade Europeia e outras Partes Contratantes relativas à isenção de autorização para os serviços ocasionais referidos no artigo 7.º poderão ser

mantidas e renovadas. Em tal caso, as Partes Contratantes interessadas deverão informar de imediato o Comité Misto instituído pelo artigo 23º.

#### *Artigo 26º*

##### *Assinatura*

O presente Acordo estará aberto para assinatura de 14 de Abril de 2000 a 31 de Dezembro de 2000, em Bruxelas, no Secretariado Geral do Conselho da União Europeia, que será o depositário do Acordo.

#### *Artigo 27º*

##### *Ratificação ou aprovação e depósito do Acordo*

O presente Acordo será aprovado ou ratificado pelos signatários de acordo com as suas próprias regras internas. Os instrumentos de aprovação ou ratificação serão depositados por cada Parte Contratante junto do Secretariado Geral do Conselho da União Europeia, que notificará todos os outros signatários.

#### *Artigo 28º*

##### *Entrada em vigor*

1. O presente Acordo entra em vigor para as Partes Contratantes que o aprovaram ou ratificaram quando quatro Partes Contratantes, incluindo a Comunidade Europeia, o tenham aprovado ou ratificado e no primeiro dia do terceiro mês seguinte à data em que foi depositado o quarto instrumento de aprovação ou ratificação ou no primeiro dia do sexto mês, na condição, neste último caso, de ser feita a correspondente declaração por ocasião da ratificação do Acordo.
2. O presente Acordo entra em vigor, para as Partes Contratantes que o aprovem ou ratifiquem após a sua entrada em vigor conforme previsto no nº 1, no primeiro dia do terceiro mês seguinte à data em que a Parte Contratante em causa depositou o seu instrumento de aprovação ou ratificação.

#### *Artigo 29º*

##### *Vigência do Acordo e avaliação do seu funcionamento*

1. O presente Acordo é concluído por um período de cinco anos, a contar da data da sua entrada em vigor.
2. A vigência do presente Acordo é prorrogada automaticamente por períodos sucessivos de cinco anos para as Partes Contratantes que não se manifestem em contrário. As Partes Contratantes que o façam notificarão o depositário da sua intenção em conformidade com o disposto no artigo 31º.
3. Antes do termo de cada período de cinco anos, o Comité Misto procederá a uma avaliação do funcionamento do presente Acordo.

*Artigo 30º*  
*Adesão*

1. Após a sua entrada em vigor, o presente Acordo ficará aberto à adesão dos países que sejam membros efectivos da Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes (CEMT). Em caso de adesão de países partes no Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ao presente Acordo, este não é aplicável entre as Partes Contratantes do Acordo EEE.
2. O presente Acordo ficará igualmente aberto à adesão da República de São Marino, do Principado de Andorra e do Principado do Mónaco.
3. Para cada Estado que adira ao presente Acordo após a sua entrada em vigor conforme previsto no artigo 28º, o Acordo entrará em vigor no primeiro dia do terceiro mês seguinte ao depósito por esse Estado do respectivo instrumento de adesão.
4. A cada Estado que adira ao presente Acordo após a sua entrada em vigor conforme previsto no artigo 28º poderá ser concedido um período máximo de três anos para a adopção de disposições equivalentes às da(s) directiva(s) referida(s) no Anexo 1. O Comité Misto será informado das medidas adoptadas.

*Artigo 31º*  
*Recesso*

Uma Parte Contratante poderá denunciar unilateralmente o presente Acordo mediante aviso prévio de um ano e por notificação simultânea das restantes Partes Contratantes através do depositário do Acordo. O Comité Misto será igualmente informado das razões da denúncia. No entanto, o Acordo não poderá ser denunciado durante os primeiros quatro anos seguintes à sua entrada em vigor conforme previsto no artigo 28º.

Caso o Acordo seja denunciado por uma ou mais Partes Contratantes e o número de Partes Contratantes se reduza para menos do número acordado para a sua entrada em vigor conforme previsto no artigo 28º, o Acordo manter-se-á em vigor a menos que o Comité Misto, compreendendo as Partes Contratantes restantes, decida em contrário.

*Artigo 32º*  
*Cessação*

Uma Parte Contratante que adira à União Europeia deixará de ser considerada Parte Contratante a partir da data dessa adesão.

*Artigo 33º*  
*Anexos*

Os Anexos ao presente Acordo são parte integrante do mesmo.

*Artigo 34º*

*Línguas*

O presente Acordo, elaborado nas línguas inglesa, francesa e alemã, fazendo igualmente fé todos os textos nestas línguas, será depositado nos arquivos do Secretariado Geral do Conselho da União Europeia, o qual transmitirá cópia autenticada do mesmo a cada Parte Contratante.

Cada Parte Contratante assegurará a correcta tradução do presente Acordo na sua ou suas línguas oficiais. Um exemplar dessa tradução deverá ser depositado nos arquivos do Secretariado Geral do Conselho da União Europeia.

O depositário enviará cópia de todas as traduções do Acordo e seus anexos a todas as Partes Contratantes.

Em fé do que os plenipotenciários abaixo assinados apuseram as suas assinaturas no final do presente Acordo.

## ANEXO 1

### **Condições aplicáveis aos transportadores rodoviários de passageiros a que se refere o artigo 4º**

A Directiva da Comunidade Europeia a que se refere o artigo 4º é a seguinte:

- Directiva 96/26/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1996, relativa ao acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias e de transportador rodoviário de passageiros, bem como ao reconhecimento mútuo dos diplomas, certificados e outros títulos, com o objectivo de favorecer o exercício efectivo da liberdade de estabelecimento desses transportadores no domínio dos transportes nacionais e internacionais (Jornal Oficial das Comunidades Europeias L 124, de 23.5.1996, p.1), com a última redacção, que lhe foi dada pela Directiva 98/76/CE do Conselho, de 1 de Outubro de 1998 (Jornal Oficial das Comunidades Europeias L 277, de 14.10.1998 p.17).

## ANEXO 2

### **Normas técnicas aplicáveis aos autocarros**

#### *Artigo 1º*

A partir da data de entrada em vigor do Acordo INTERBUS para cada Parte Contratante, os autocarros que efectuam serviços internacionais ocasionais de passageiros devem satisfazer as regras estabelecidas nos seguintes textos jurídicos:

a) Directiva 96/96/CE do Conselho, de 20 de Dezembro de 1996, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes ao controlo técnico dos veículos a motor e seus reboques (*Jornal Oficial das Comunidades Europeias L 46, de 17.2.1997, p.1*).

b) Directiva 92/6/CEE do Conselho, de 10 de Fevereiro de 1992, relativa à instalação e utilização de dispositivos de limitação de velocidade para certas categorias de veículos a motor na Comunidade (*Jornal Oficial das Comunidades Europeias L 57, de 2.3.1992, p.27*).

c) Directiva 96/53/CEE do Conselho, de 25 de Julho de 1996, relativa às dimensões máximas e outras características técnicas de certos veículos rodoviários (*Jornal Oficial das Comunidades Europeias L 235, de 17.9.1996, p.59*).

d) Regulamento (CEE) nº 3821/85 do Conselho, de 20 de Dezembro de 1985, relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários (*Jornal Oficial das Comunidades Europeias L 370, de 31.12.1985, p.8*), com a última redacção, que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) nº 2135/98 da Comissão, de 24 de Setembro de 1998 (*Jornal Oficial das Comunidades Europeias L 274, de 9.10.1998, p.1*) ou as regras equivalentes estabelecidas no Acordo AETR, incluindo os seus protocolos.

#### *Artigo 2º*

A partir da data de entrada em vigor do Acordo INTERBUS para cada Parte Contratante, as Partes Contratantes, à excepção da Comunidade Europeia, devem aplicar, aos autocarros que efectuam serviços internacionais ocasionais de transporte de passageiros, as prescrições técnicas das seguintes directivas comunitárias ou dos regulamentos equivalentes da UNECE que prevêm disposições uniformes para a homologação de novos veículos e seus equipamentos.



<b>Item</b>	<b>Reg. UNECE /última alteração</b>	<b>Directiva CE (original-última)</b>	<b>Data de aplicação na UE</b>
Emissões de escape	49/01 49/02, homol. A 49/02, homol. B	-88/77 -91/542 fase 1 -91/542 fase 2 -96/1	1/10/1993 1/10/1996
Fumos	24/03	72/306	2/8/1972
Emissões sonoras	51/02	-70/157 -84/424 -92/97	1/10/1989 1/10/1996
Sistema de travagem	13/09	-71/320 -88/194 -91/422 -98/12	1/10/1991 1/10/1994
Pneumáticos	54	92/23	1/1/1993
Dispositivos de iluminação	48/01	-76/756 -91/663 -97/28	1/1/1994

### *Artigo 3º*

Os autocarros utilizados para os seguintes serviços:

- a) serviços com partida num Estado-Membro da Comunidade (excepto a Grécia) e destino numa Parte Contratante do INTERBUS;
- b) serviços com partida numa Parte Contratante do INTERBUS e destino num Estado-Membro da Comunidade (excepto a Grécia);
- c) serviços com partida numa Parte Contratante do INTERBUS e destino na Grécia, em trânsito por outro Estado-Membro da Comunidade e prestados por transportadores estabelecidos numa Parte Contratante do INTERBUS,

ficarão sujeitos às seguintes disposições:

- 1.- Os autocarros matriculados pela primeira vez antes de 1.1.1980 não podem ser utilizados para os serviços ocasionais abrangidos pelo presente Acordo.
- 2.- Os autocarros matriculados pela primeira vez entre 1.1.1980 e 31.12.1981 apenas podem ser utilizados até 31.12.2000.
- 3.- Os autocarros matriculados pela primeira vez entre 1.1.1982 e 31.12.1983 apenas podem ser utilizados até 31.12.2001.

- 4.- Os autocarros matriculados pela primeira vez entre 1.1.1984 e 31.12.1985 apenas podem ser utilizados até 31.12.2002.
- 5.- Os autocarros matriculados pela primeira vez entre 1.1.1986 e 31.12.1987 apenas podem ser utilizados até 31.12.2003.
- 6.- Os autocarros matriculados pela primeira vez entre 1.1.1988 e 31.12.1989 apenas podem ser utilizados até 31.12.2004.
- 7.- A partir de 1.1.2005 apenas podem ser utilizados autocarros matriculados pela primeira vez em ou após 1.1.1990 (EURO 0).
- 8.- A partir de 1.1.2007 apenas podem ser utilizados autocarros matriculados pela primeira vez em ou após 1.10.1993 (EURO 1).

#### *Artigo 4º*

Os autocarros utilizados para os seguintes serviços:

- a) serviços com partida na Grécia e destino em Partes Contratantes do INTERBUS;
- b) serviços com partida em Partes Contratantes do INTERBUS e destino na Grécia,

ficarão sujeitos às seguintes disposições:

- 1.- Os autocarros matriculados pela primeira vez antes de 1.1.1980 não podem ser utilizados para os serviços ocasionais abrangidos pelo presente Acordo.
- 2.- Os autocarros matriculados pela primeira vez entre 1.1.1980 e 31.12.1981 apenas podem ser utilizados até 31.12.2000.
- 3.- Os autocarros matriculados pela primeira vez entre 1.1.1982 e 31.12.1983 apenas podem ser utilizados até 31.12.2001.
- 4.- Os autocarros matriculados pela primeira vez entre 1.1.1984 e 31.12.1985 apenas podem ser utilizados até 31.12.**2003**.
- 5.- Os autocarros matriculados pela primeira vez entre 1.1.1986 e 31.12.1987 apenas podem ser utilizados até 31.12.**2005**.
- 6.- Os autocarros matriculados pela primeira vez entre 1.1.1988 e 31.12.1989 apenas podem ser utilizados até 31.12.**2007**.
- 7.- A partir de 1.1.**2008** apenas podem ser utilizados autocarros matriculados pela primeira vez em ou após 1.1.1990 (EURO 0).
- 8.- A partir de **1.1.2010** apenas podem ser utilizados autocarros matriculados pela primeira vez em ou após 1.10.1993 (EURO 1).

### *Artigo 5º*

Os autocarros da Comunidade utilizados no tráfego bilateral entre a Grécia e outros Estados-Membros da Comunidade, em trânsito por Partes Contratantes do Acordo INTERBUS, não estão abrangidos pelas presentes disposições relativas às normas técnicas, mas devem satisfazer as regras da Comunidade Europeia.

### *Artigo 6º*

1.- As disposições relativas a normas técnicas incluídas em acordos ou convénios bilaterais no domínio do tráfego e trânsito bilaterais concluídos entre Estados-Membros da Comunidade e Partes Contratantes do Acordo INTERBUS e que sejam mais estritas que as previstas no presente Acordo poderão ser aplicadas até 31 de Dezembro de 2006.

2.- Os Estados-Membros da Comunidade e as Partes Contratantes do Acordo INTERBUS interessadas informarão do teor desses acordos ou convénios bilaterais o Comité Misto instituído pelo artigo 23º do Acordo.

### *Artigo 7º*

1.- Deverá ser conservado a bordo, e apresentado a qualquer agente inspector autorizado que o solicite, um documento comprovativo da data da primeira matrícula do veículo. Para efeitos do presente Anexo, a expressão "data da primeira matrícula do veículo" refere-se à primeira matrícula do veículo após a sua construção. Se a data dessa matrícula não estiver disponível, a expressão referir-se-á à data de construção.

2.- Caso o motor original de um autocarro tenha sido substituído por um novo motor, o documento a que se refere o nº 1 do presente artigo será substituído por um documento comprovativo de que o novo motor satisfaz as disposições pertinentes de homologação referidas no artigo 3º.

### *Artigo 8º*

1.- Não obstante a disposição referida na alínea a) do artigo 1º do presente Anexo, as Partes Contratantes poderão prever inspecções aleatórias destinadas a verificar se os autocarros em causa satisfazem o disposto na Directiva 96/96/CE. Para efeitos do presente Anexo, entende-se por "inspecção aleatória", uma inspecção não programada, e por conseguinte inesperada, efectuada na estrada pelas autoridades a um autocarro que circula no território de uma Parte Contratante.

2.- Para efectuarem as inspecções na estrada previstas no presente Anexo, as autoridades competentes das Partes Contratantes deverão fazer uso da lista de verificação constante do Anexo IIa e IIb. Deverá ser entregue ao condutor do autocarro, e apresentada sempre que solicitada, cópia da lista de verificação preenchida pela autoridade que procede à inspecção, a fim de simplificar ou, quando possível, evitar inspecções subsequentes num prazo curto e irrazoável.

3.- Se a autoridade que inspecciona o autocarro considerar que a manutenção do mesmo é deficiente e requer uma inspeção mais aprofundada, o autocarro poderá ser sujeito a um controlo técnico num estabelecimento aprovado para o efeito, em conformidade com o disposto no artigo 2º da Directiva 96/96/CE da Comunidade Europeia.

4.- Sem prejuízo de outras sanções que possam ser impostas, se da realização de uma inspeção aleatória resultar que o autocarro não satisfaz as disposições da Directiva 96/96/CE, considerando-se, conseqüentemente, que representa um risco grave para os seus ocupantes ou os outros utentes das estradas, a circulação do autocarro na rede rodoviária pública poderá ser imediatamente proibida.

5.- As inspeções na estrada serão efectuadas sem discriminações por motivo da nacionalidade ou local de residência dos condutores ou da matrícula dos autocarros.

**LISTA DE VERIFICAÇÃO**

1. Local da inspecção.....
2. Data.....
3. Hora .....
  
4. Dístico de nacionalidade e nº de matrícula do veículo .....
  
5. Tipo de veículo
  - Autocarro<sup>3</sup>
  
6. Nome e endereço do transportador que efectua o transporte  
.....
  
7. Nacionalidade .....
  
8. Condutor.....
  
9. Massa bruta da unidade.....
  
10. Motivo da não aprovação:
  - Sistema de travagem e seus componentes
  - Articulações do sistema de direcção
  - Luzes, dispositivos de iluminação e de sinalização
  - Rodas/cubos /pneumáticos
  - Sistema de escape
  - Opacidade dos gases de escape (motores diesel)
  - Emissões gasosas (motores a gasolina)

---

<sup>3</sup> Veículo a motor com, pelo menos, quatro rodas, utilizado para transporte de passageiros e com mais de oito lugares para além do lugar do condutor (categorias M2, M3)

11. Diversos/Observações

12. Autoridade/agente que efectuou a inspecção.

13. Resultado da inspecção

- aprovado
- aprovado com pequenas deficiências
- deficiências graves
- proibição imediata

Assinatura do inspector/Autorização

## Prescrições técnicas para as inspeções na estrada

Os autocarros definidos no artigo 3º do presente Acordo devem apresentar um estado de manutenção que possa ser considerado aceitável pelas autoridades de inspecção.

Os elementos a inspecionar incluirão os considerados importantes para o funcionamento seguro e não poluente do autocarro. Paralelamente a controlos funcionais simples (luzes, sinalização luminosa, estado dos pneumáticos, etc.), serão realizados controlos e/ou inspeções específicos aos travões e às emissões do autocarro do seguinte modo:

### 1. Travões

Exige-se que todas as peças do sistema de travagem e os seus meios de funcionamento sejam mantidos em bom estado e eficazes e estejam devidamente regulados.

Os travões do autocarro deverão desempenhar as seguintes três funções de travagem:

- a) Em relação aos autocarros e seus reboques, um travão de serviço capaz de reduzir a velocidade do veículo e de o imobilizar com segurança, rapidez e eficiência, quaisquer que sejam as suas condições de carga e o declive ascendente ou descendente da estrada em que circula;
- b) Em relação aos autocarros e seus reboques, um travão de estacionamento capaz de manter o veículo estacionário, quaisquer que sejam as suas condições de carga, num declive ascendente ou descendente apreciável, sendo as superfícies operativas do travão mantidas em posição de travagem através de um dispositivo de acção puramente mecânica;
- c) Em relação aos autocarros, um travão secundário (de emergência) capaz de reduzir a velocidade do veículo e de o imobilizar, quaisquer que sejam as suas condições de carga, numa distância razoável, mesmo em caso de falha do travão de serviço.

Em caso de dúvida quanto ao estado de manutenção do autocarro, as autoridades que procedem à inspecção poderão ensaiar o comportamento funcional dos travões de acordo com algumas ou todas as disposições do ponto 1 do Anexo II da Directiva 96/96/CE.

### 2. Emissões de escape

#### 2.1. Emissões de escape

##### 2.1.1. Autocarros equipados com motores de ignição comandada (motores a gasolina)

a) *Se as emissões de escape não forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:*

1. Inspeção visual do sistema de escape para verificar se existe fuga.
2. Se adequado, inspeção visual do sistema de controlo de emissões para verificar se os equipamentos exigidos estão instalados.

Após um período razoável de condicionamento do motor (tendo em conta as recomendações do fabricante do autocarro), mede-se o teor de monóxido de carbono (CO) dos gases de escape com o motor a rodar em marcha lenta sem carga.

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do autocarro. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes das Partes Contratantes decidirem não o utilizar como valor de referência, o teor de CO não deve exceder os seguintes valores:

- para os autocarros matriculados ou postos pela primeira vez em circulação entre a data a partir da qual as Partes Contratantes exigiam que os veículos satisfizessem a Directiva 70/220/CEE<sup>4</sup> e 1 de Outubro de 1986: CO - 4,5% vol.;

- para os autocarros matriculados ou postos pela primeira vez em circulação após 1 de Outubro de 1986: CO - 3,5% vol.

b) *Se as emissões de escape forem controladas por sistemas avançados de controlo de emissões, tais como catalisadores de três vias com sonda lambda:*

1. Inspecção visual do sistema de escape para verificar se existem fugas e se todas as peças estão completas.

2. Inspecção visual do sistema de controlo de emissões para verificar se os equipamentos exigidos estão instalados.

3. Determinação da eficiência do sistema de controlo de emissões do autocarro através da medição do valor lambda e do teor de CO nos gases de escape de acordo com o ponto 4 ou com os procedimentos propostos pelos fabricantes e aprovados por ocasião da homologação. Para cada um dos controlos, o motor deve ser condicionado de acordo com as recomendações do fabricante do autocarro.

4. Emissões pelo tubo de escape - valores-limite:

Medições com o motor em marcha lenta sem carga:

O teor máximo admissível de CO nos gases de escape é o indicado pelo fabricante do autocarro. Na ausência desta informação, o teor máximo de CO não deve exceder 0,5% vol.

Medição com o motor a uma velocidade de, pelo menos, 2 000 min<sup>-1</sup> sem carga:

Teor de CO: máximo 0,3 % vol.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  de acordo com as especificações do fabricante.

### **2.1.2. Autocarros equipados com motores de ignição por compressão (motores diesel)**

Medição da opacidade dos gases de escape em aceleração livre (sem carga desde a velocidade de marcha lenta até à velocidade de corte). O nível de concentração não deve exceder o nível indicado na chapa, nos termos da Directiva 72/306/CEE<sup>5</sup>. Na ausência desta informação, ou se as autoridades competentes das Partes Contratantes decidirem não o utilizar como referência, os valores-limite do coeficiente de absorção são os seguintes:

---

<sup>4</sup> Directiva 70/220/CEE do Conselho, de 20 de Março de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-membros respeitantes às medidas a tomar contra a poluição do ar pelas emissões provenientes dos veículos a motor (JO L 76 de 9.3.1979, p.1) e sua rectificação (JO L 81 de 11.4.1970, p.15), com a última redacção, que lhe foi dada pela Directiva 94/12/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 100 de 19.4.1994, p.42).

<sup>5</sup> Directiva 72/306/CEE do Conselho, de 21 de Agosto de 1972, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes às medidas a tomar contra a emissão de poluentes provenientes dos motores diesel destinados à propulsão dos veículos (JO L 190 de 20.8.1972, p.1), com a última redacção, que lhe foi dada pela Directiva 84/491/CEE da Comissão (JO L 238 de 15.8.1989, p.43).



Coeficiente de absorção máximo para:

- motores diesel normalmente aspirados =  $2,5 \text{ m}^{-1}$ ,
- motores diesel sobrealimentados =  $3,0 \text{ m}^{-1}$

ou valores equivalentes, caso seja utilizado um equipamento diferente do que é utilizado para a homologação CE.

### **2.1.3. Equipamentos de ensaio**

As emissões dos autocarros devem ser ensaiadas utilizando equipamentos concebidos para determinar com precisão se os valores-limite prescritos ou indicados pelo fabricante foram respeitados.

2.2. Se adequado, deve verificar-se o correcto funcionamento do sistema de diagnóstico a bordo (OBD) de monitorização das emissões.

### ANEXO 3

#### Modelo do documento de controlo para os serviços ocasionais isentos de autorização

(papel verde: DIN A4 = 29,7 x 21 cm)

(Capa - recto)

(A redigir na, nas ou numa das línguas oficiais da Parte Contratante  
em que o transportador está estabelecido)

Estado em que é emitido o documento de controlo

Autoridade competente ou agência autorizada

Caderneta N° .....

- Sigla de identificação do país -<sup>6</sup>

### CADERNETA DE FOLHAS DE ITINERÁRIO

#### INTERBUS

Para os serviços ocasionais de transporte rodoviário internacional de passageiros em autocarro

**emitida nos termos dos:**

**- Artigos 6º e 10º do Acordo relativo ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro - Acordo INTERBUS**

Apelido e nome ou firma do transportador: .....

.....

Endereço: .....

.....

.....  
(Local e data de emissão da caderneta)

.....  
(Assinatura e carimbo da autoridade ou serviço que emite a caderneta)

<sup>6</sup> Bélgica (B), Dinamarca (DK), Alemanha (D), Grécia (GR), Espanha (E), França (F), Irlanda (IRL), Itália (I), Luxemburgo (L), Países Baixos (NL), Portugal (P), Reino Unido (UK), Finlândia (FIN), Áustria (A), Suécia (S), Bulgária (BG), República Checa (CZ), Estónia (EST), Hungria (H), Lituânia (LT), Letónia (LV), Polónia (PL), Roménia (RO), República Eslovaca (SK), Eslovénia (SLO) - **a completar**

(Página de rosto da caderneta de folhas de itinerário - recto)

(A redigir na, nas ou numa das línguas oficiais da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido)

## NOTA IMPORTANTE

### 1. Os serviços abrangidos pelo Acordo INTERBUS são os seguintes:

- 1) Serviços ocasionais de transporte rodoviário internacional de passageiros:
  - entre os territórios de duas Partes Contratantes ou com partida e destino no território de uma mesma Parte Contratante e, em caso de necessidade do serviço, em trânsito no território de outra Parte Contratante ou no território de um Estado que não é Parte Contratante;
  - efectuados por conta de outrem por transportadores estabelecidos numa Parte Contratante de acordo com a legislação respectiva e titulares de uma licença de prestação de serviços internacionais ocasionais de transporte em autocarro;
  - utilizando autocarros matriculados na Parte Contratante em que o transportador está estabelecido, próprios, pela sua construção e equipamento, para transportar mais de nove pessoas, incluindo o condutor, e destinados a essa finalidade.
- 2) Viagens em vazio dos autocarros no quadro desses serviços.
- 3) Para efeitos do Acordo INTERBUS, a expressão "território de uma Parte Contratante" abrange, no que diz respeito à Comunidade Europeia, os territórios em que se aplica o Tratado que a institui nas condições previstas no mesmo.
- 4) A possibilidade de exploração de serviços nacionais ocasionais numa Parte Contratante por transportadores estabelecidos noutra Parte Contratante está excluída do âmbito de aplicação do Acordo INTERBUS.
- 5) A utilização de autocarros destinados ao transporte de passageiros para transportar mercadorias com fins comerciais não entra no âmbito de aplicação do presente Acordo.
- 6) O Acordo INTERBUS não abrange os serviços ocasionais efectuados por conta própria.

### 2. Serviços internacionais ocasionais isentos de autorização no território de uma Parte Contratante que não seja a de estabelecimento do transportador nos termos do artigo 6º do Acordo INTERBUS:

1. **Circuitos de portas fechadas**, isto é, os serviços em que um mesmo autocarro é utilizado para transportar, em todo o trajecto, o mesmo grupo de passageiros e os conduzir de novo ao local de partida. O local de partida situa-se no território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
2. **Serviços em que a viagem de ida é feita em carga e a viagem de volta em vazio**. O local de partida situa-se no território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
3. **Serviços em que a viagem de ida é feita em vazio** e todos os passageiros embarcam no mesmo local, desde que seja preenchida uma das seguintes condições:
  - a) os passageiros constituam grupos no território de um Estado que não é Parte Contratante ou de uma Parte Contratante que não seja a de estabelecimento do transportador ou a de embarque dos passageiros, formados no âmbito de contratos de transporte celebrados anteriormente à sua chegada ao território da última Parte Contratante referida. O transporte dos passageiros efectua-se no território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
  - b) os passageiros tenham sido conduzidos anteriormente pelo mesmo transportador, nas condições previstas no ponto 2, para o território da Parte Contratante em que voltam a embarcar e são transportados para o território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
  - c) os passageiros tenham sido convidados a deslocar-se para o território de outra Parte Contratante, com as despesas de transporte a cargo da pessoa que convida. Os passageiros devem constituir um grupo homogêneo, que não tenha sido formado unicamente com vista a essa viagem e que seja conduzido para o território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
4. **As operações de trânsito** em Partes Contratantes realizadas em conjunção com serviços ocasionais isentos de autorização ficarão igualmente isentas de autorização.
5. Os autocarros vazios utilizados exclusivamente para substituir um autocarro avariado quando efectuava um serviço internacional abrangido pelo presente Acordo estarão igualmente isentos de autorização.

No que se refere aos serviços efectuados por transportadores estabelecidos na Comunidade Europeia, os locais de partida e/ou destino podem situar-se em qualquer Estado-Membro da Comunidade Europeia, seja qual for o Estado-Membro em que o autocarro está matriculado ou a Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.

### 3. Condições aplicáveis aos autocarros

Os autocarros utilizados para os serviços internacionais ocasionais abrangidos pelo Acordo INTERBUS devem satisfazer as normas técnicas a que se referem o artigo 5º e o Anexo 2 do Acordo.

### 4. Informações para o preenchimento das folhas de itinerário

1. Para cada viagem que constitua um serviço ocasional o transportador deve preencher, antes do seu início, uma folha de itinerário em duplicado.

Para efeitos da indicação dos nomes dos passageiros o transportador poderá utilizar uma lista previamente elaborada numa folha separada, a qual deverá ser apensa à folha de itinerário. O carimbo do transportador, ou, quando adequado, a sua assinatura ou a do condutor do veículo, deverão figurar na lista e na folha de itinerário.

Relativamente aos serviços em que a viagem de ida é feita em vazio, a lista de passageiros poderá ser elaborada conforme previsto atrás quando do embarque dos passageiros.

O original da folha de itinerário deverá ser conservado a bordo do autocarro durante toda a viagem e apresentado a qualquer agente inspector autorizado que o solicite.

2. Relativamente aos serviços em que a viagem de ida é feita em vazio, referidos no ponto 4C da folha de itinerário, o transportador deve apensar ao documento de controlo os seguintes documentos de apoio:

- nos casos mencionados no ponto 4 C1: cópia do contrato de transporte, na medida em que os países em causa o requeiram, ou outro documento equivalente que contenha os elementos essenciais do contrato (em especial o local, país e data da celebração do contrato, o local, país e data de embarque dos passageiros e o local e país de destino);

- no caso dos serviços abrangidos pelo ponto 4 C.2: a folha de itinerário que acompanhou o autocarro durante o serviço correspondente efectuado pelo transportador, com ida em vazio e volta em carga, para conduzir os passageiros para o território da Parte Contratante em que voltam a embarcar;

- no caso dos serviços abrangidos pelo ponto 4 C.3: a carta de convite da pessoa que o faz ou fotocópia da mesma.

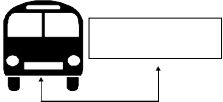
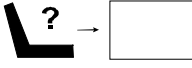
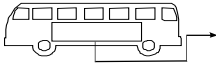
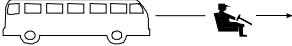

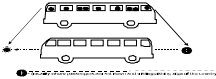
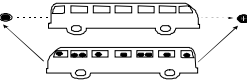
3. No decurso de um serviço ocasional nenhum passageiro poderá embarcar ou desembarcar durante a viagem, salvo excepção autorizada pelas autoridades competentes. Em tal caso é necessária uma autorização.
4. O transportador é responsável pelo completo e correcto preenchimento das folhas de itinerário. Estas devem ser preenchidas em letra de imprensa e a tinta indelével.
5. As cadernetas de folhas de itinerário são intransmissíveis.

(A redigir na, nas ou numa das línguas oficiais da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido)

Caderneta N°  
Folha N°

(Estado em que é emitido o documento de controlo)

- Sigla de identificação do país

		
	Número de matrícula do veículo	Número de lugares de passageiro disponíveis
2		..... ..... .....
	Apelido e nome ou firma do transportador	
3		1 ..... 2 ..... 3 .....
	Nome do condutor ou condutores	
Tipo de serviço (assinalar com cruz a casa adequada e anexar as informações suplementares necessárias)		
A	 <p><b>Circuitos de portas fechadas</b></p>	B
		 <p><b>Viagem de ida em carga/ Viagem de regresso em vazio</b>                  ☉ Localidade em que os passageiros desembarcam e sigla de identificação do país.....</p>
C	<p><b>Viagem de ida em vazio, embarcando todos os passageiros no mesmo local para serem transportados para o país em que o transportador está estabelecido</b></p> <p>☉ Localidade em que os passageiros embarcam e sigla de identificação do país.....</p>	
C1		
4	<p>a) Os passageiros constituem um grupo formado no âmbito de um contrato de transporte celebrado em.....(Data) com ..... (agência de viagens, associação, etc.)</p> <p>b) O grupo de passageiros foi constituído no território de:</p> <p>a) Parte não Contratante ..... (Designação do país)</p> <p>b) Parte Contratante (excluindo a de estabelecimento do transportador ) ..... (Designação do país)</p> <p>c) Local e Parte Contratante em que os passageiros embarcaram ..... (Designação do país)</p> <p>d) Para serem transportados para o território da Parte Contratante de estabelecimento do transportador ..... (Designação do país)</p> <p>o Cópia do contrato de transporte ou documento equivalente em anexo (cf. ponto 4 da Nota na página de rosto)</p>	
C2	<p>Os passageiros foram previamente transportados pelo mesmo transportador, num serviço referido em B, para o território da Parte Contratante em que voltarão a embarcar para serem transportados para o território da Parte Contratante em que está estabelecido o transportador</p> <p>o Folha de itinerário para a viagem prévia de ida em carga e a viagem de volta em vazio em anexo</p>	
C3	<p>Os passageiros foram convidados a deslocar-se para ..... (Local e país)</p> <p>As despesas de transporte são suportadas pela pessoa que fez o convite e os passageiros constituem um grupo homogéneo não formado unicamente com vista a esta viagem específica. Carta de convite (ou fotocópia da mesma) em anexo</p> <p>O grupo é conduzido para o território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido</p>	

<b>Itinerário</b>		Etapas diárias			
Datas	De localidade / país	Para localidade / país	Km em carga	Km em vazio	Local de travessia da fronteira

(A rubrica 6 pode, se necessário, figurar em folha separada, a qual deve ser apensa ao presente documento de forma segura)

## (Folha de itinerário - verso)

Itinerário	Etapas diárias					
	Datas	De localidade / país	Para localidade / país	Km em carga	Km em vazio	Local de travessia da fronteira
5						
<b>Lista de passageiros</b>						
6	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	Data de preenchimento da folha de itinerário			Assinatura do transportador		

8	Alterações imprevistas					
9	Carimbos de controlo, se for caso disso					

**ANEXO 4**

**Modelo do pedido de autorização para serviços internacionais ocasionais**

(Papel branco - A4)

A redigir na, nas ou numa das línguas oficiais da Parte Contratante  
em que o pedido é apresentado

**PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO**

**PARA INICIAR UM SERVIÇO INTERNACIONAL OCASIONAL**

efectuado em autocarro

entre Partes Contratantes

em conformidade com o disposto no artigo 7º do Acordo relativo  
ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro

(Acordo INTERBUS)

-----  
(Autoridade competente da Parte Contratante em cujo território o serviço tem partida,  
nomeadamente em que se situa o primeiro ponto de embarque de passageiros)

1. Informações relativas ao requerente:

Apelido e nome

ou firma: .....

Endereço: .....

País: .....

Tel: .....

Fax: .....



(Segunda página do pedido)

2. Propósito, motivo e descrição do serviço ocasional:

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

3. Informações relativas ao itinerário:

(a) Local de partida ..... País .....

(b) Local de destino ..... País.....

Itinerário principal e locais de travessia de fronteiras:

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

Países cujo território é atravessado sem que embarquem ou desembarquem passageiros:

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

4. Data de prestação do serviço: .....

5. Número de matrícula do(s) autocarro(s): .....

.....  
.....

6. Informações suplementares

7.

(Local e data)

(Assinatura do requerente)

(Terceira página do pedido)

### **Nota importante**

1. Os transportadores devem preencher o formulário do pedido e anexar-lhe prova de que o requerente dispõe de licença para prestar os serviços internacionais ocasionais em autocarro referidos no n.º 1, segundo parágrafo da alínea a), do artigo 1.º do Acordo INTERBUS;
2. Os serviços ocasionais não referidos no artigo 6.º do Acordo INTERBUS serão sujeitos a autorização, nomeadamente os serviços que não sejam:
  1. **Circuitos de portas fechadas**, isto é, os serviços em que um mesmo autocarro é utilizado para transportar, em todo o trajecto, o mesmo grupo de passageiros e os conduzir de novo ao local de partida. O local de partida situa-se no território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
  2. **Serviços em que a viagem de ida é feita em carga e a viagem de volta em vazio**. O local de partida situa-se no território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
  3. **Serviços em que a viagem de ida é feita em vazio** e todos os passageiros embarcam no mesmo local, desde que seja preenchida uma das seguintes condições:
    - a) os passageiros constituam grupos no território de um Estado que não é Parte Contratante ou de uma Parte Contratante que não seja a de estabelecimento do transportador ou a de embarque dos passageiros, formados no âmbito de contratos de transporte celebrados anteriormente à sua chegada ao território da última Parte Contratante referida. O transporte dos passageiros efectua-se no território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
    - b) os passageiros tenham sido conduzidos anteriormente pelo mesmo transportador, nas condições previstas no ponto 2, para o território da Parte Contratante em que voltam a embarcar e são transportados para o território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
    - c) os passageiros tenham sido convidados a deslocar-se para o território de outra Parte Contratante, com as despesas de transporte a cargo da pessoa que convida. Os passageiros devem constituir um grupo homogéneo, que não tenha sido formado unicamente com vista a essa viagem e que seja conduzido para o território da Parte Contratante em que o transportador está estabelecido.
  4. **As operações de trânsito** em Partes Contratantes realizadas em conjunção com serviços ocasionais isentos de autorização ficarão igualmente isentas de autorização.
  5. **Os autocarros vazios** utilizados exclusivamente para substituir um autocarro avariado quando efectuava um serviço internacional abrangido pelo presente Acordo estarão igualmente isentos de autorização.

No que se refere aos serviços efectuados por transportadores estabelecidos na Comunidade Europeia, os locais de partida e/ou destino podem situar-se em qualquer Estado-Membro da Comunidade Europeia, seja qual for o Estado-Membro em que o autocarro está matriculado ou o transportador estabelecido.

3. O pedido será apresentado à autoridade competente da Parte Contratante em cujo território o serviço tem partida, nomeadamente em que se situa o primeiro ponto de embarque de passageiros.
4. Os autocarros a utilizar devem estar matriculados no território da Parte Contratante em que está estabelecido o transportador.
5. Os autocarros utilizados para os serviços internacionais ocasionais abrangidos pelo Acordo INTERBUS devem satisfazer as normas técnicas estabelecidas no Anexo 2 do referido Acordo.

## ANEXO 5

### Modelo da autorização para os serviços ocasionais não liberalizados

(Papel cor-de-rosa - A4)

A redigir na, numa ou nas línguas oficiais da Parte Contratante  
em que o pedido é apresentado

PARTE CONTRATANTE EMISSORA

- Sigla de identificação internacional – <sup>7</sup>

AUTORIDADE COMPETENTE

(Carimbo)

.....

AUTORIZAÇÃO N° .....

para um serviço internacional ocasional

efectuado em autocarro

entre Partes Contratantes

em conformidade com o disposto no artigo 7º do Acordo relativo  
ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro

(Acordo INTERBUS)

em nome de: .....

(apelido e nome ou firma do transportador)

Endereço: .....

País: .....

Tel.: .....

Fax: .....

---

<sup>7</sup> Bélgica (B), Dinamarca (DK), Alemanha (D), Grécia (GR), Espanha (E), França (F), Irlanda (IRL), Itália (I), Luxemburgo (L), Países Baixos (NL), Portugal (P), Reino Unido (UK), Finlândia (FIN), Áustria (A), Suécia (S), Bulgária (BG), República Checa (CZ), Estónia (EST), Hungria (H), Lituânia (LT), Letónia (LV), Polónia (PL), Roménia (RO), República Eslovaca (SK), Eslovénia (SLO) - **a completar**

.....  
(Local e data de emissão)

.....  
(Assinatura e carimbo da autoridade  
que emite a autorização)

1. Propósito, motivo e descrição do serviço ocasional:

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

2. Informações relativas ao itinerário:

(a) Local de partida ..... País .....

(b) Local de destino ..... País.....

Itinerário principal e pontos de travessia de fronteiras:

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

3. Data de prestação do serviço: .....

4. Número de matrícula do(s) autocarro(s): .....

.....

.....

5. Outras condições: .....

.....

.....

6. Lista de passageiros em anexo

.....  
(Carimbo da autoridade que emite a autorização)

(Terceira página da autorização)

A redigir na, numa ou nas línguas oficiais da Parte Contratante  
que emite a autorização

**Nota importante**

1. A autorização é válida para toda a viagem. Só poderá ser utilizada pelo transportador cuja identificação, bem como o número de matrícula do autocarro, nela figure.
2. A autorização deverá ser conservada a bordo do autocarro durante toda a viagem e apresentada aos agentes encarregados do controlo sempre que estes o solicitarem.
3. A lista de passageiros deverá figurar em anexo à autorização.

**MODELO DA DECLARAÇÃO**  
**A FAZER PELAS PARTES CONTRATANTES DO INTERBUS**  
**RELATIVAMENTE AO ARTIGO 4º E AO ANEXO 1**

**Condições aplicáveis aos operadores de transportes rodoviários de passageiros**

**DECLARAÇÃO DE** \_\_\_\_\_ **(Denominação da Parte Contratante)**  
**RELATIVA AO ARTIGO 4º E AO ANEXO 1**

1.-As três condições previstas no Título I da Directiva 96/26/CE do Conselho, de 29 de Abril de 1996, relativa ao acesso à profissão de transportador rodoviário de mercadorias e de transportador rodoviário de passageiros, bem como ao reconhecimento mútuo dos diplomas, certificados e outros títulos, com o objectivo de favorecer o exercício efectivo da liberdade de estabelecimento desses transportadores no domínio dos transportes nacionais e internacionais (*Jornal Oficial das Comunidades Europeias L 124, de 23.5.1996, p.1*), com a última redacção, que lhe foi dada pela Directiva 98/76/CE do Conselho, de 1 de Outubro de 1998 (*Jornal Oficial das Comunidades Europeias L 277, de 14.10.1998, p.17*).

a) foram estabelecidas na legislação nacional pelo(a)

..... (indicação do diploma)

b) serão estabelecidas na legislação nacional

..... (data)

2.- No que se refere à condição "capacidade financeira apropriada", a legislação em vigor estabelece que o transportador deve dispor de um capital e reservas de pelo menos:

-EURO .....(ou equivalente em moeda nacional) por veículo utilizado

-EURO.....(ou equivalente em moeda nacional) por lugar de passageiro dos autocarros utilizados pelo transportador.

Está previsto que o nível da "capacidade financeira apropriada" seja adaptado às disposições da Directiva 96/26/EC em ..... (data, ou até 1.1.2005).

## **FICHA FINANCEIRA**

### **1. DESIGNAÇÃO DA ACÇÃO**

Decisão do Conselho respeitante à assinatura de um Acordo entre a Comunidade Europeia e 14 países da Europa Central e Oriental relativo ao transporte internacional ocasional de passageiros em autocarro.

### **2. RUBRICAS ORÇAMENTAIS IMPLICADAS**

A-7010

A-7031

### **3. BASE JURÍDICA**

Artigo 71º, em conjugação com o artigo 300º.

### **4. DESCRIÇÃO DA ACÇÃO**

#### **4.1 Objectivo geral**

O Acordo tem por objectivo promover o desenvolvimento dos transportes internacionais na Europa e facilitar a sua organização e execução. Visa instaurar um grau de liberalização equivalente ao obtido com o Acordo relativo aos serviços ocasionais de transportes rodoviários internacionais de passageiros (ASOR), assinado em Dublin em 1982. Este último Acordo não previa a possibilidade de novas adesões.

#### **4.2 Período abrangido pela acção e modalidades previstas para a sua renovação**

O Acordo será concluído por um período de cinco anos, a contar da data da sua entrada em vigor. A vigência do Acordo será prorrogada automaticamente por novo período de cinco anos para as Partes Contratantes que não se manifestem em contrário.

### **5. CLASSIFICAÇÃO DA DESPESA OU DA RECEITA**

#### **5.1 DNO**

#### **5.2 DD/DND**

A – 7010 DND

A – 7031 DND

#### **5.3 Tipo de receitas**

Não aplicável.



## **6. NATUREZA DA DESPESA OU DA RECEITA**

– Despesas administrativas (Parte A do orçamento)

## **7. INCIDÊNCIA FINANCEIRA**

### **7.1 Método de cálculo do custo total da acção (relação entre os custos unitários e o custo total)**

Deslocação anual de um dia de 15 peritos:  $15 \times 670 \text{ €}$  (viagens incluídas) = 10050 €

### **7.2 Discriminação dos elementos da acção**

Não aplicável.

### **7.3 Despesas operacionais com estudos, peritos, etc., incluídas na parte B do orçamento**

Não aplicável.

### **7.4 Calendário indicativo das dotações de autorização/dotações de pagamento**

Financiamento global pela rubrica A-07031, num montante de 10050 € por ano para a presente acção.

## **8. DISPOSIÇÕES ANTI-FRAUDE PREVISTAS**

Não aplicável.

## **9. ELEMENTOS DE ANÁLISE CUSTO-EFICÁCIA**

### **9.1 Objectivos específicos e quantificáveis, população abrangida**

Não aplicável.

### **9.2 Justificação da acção**

Não aplicável.

### **9.3 Acompanhamento e avaliação da acção**

Não aplicável.

## 10. DESPESAS ADMINISTRATIVAS (PARTE A DA SECÇÃO III DO ORÇAMENTO)

As necessidades de recursos humanos e administrativos devem ser satisfeitas no interior da dotação atribuída à DG envolvida.

### 10.1 Incidência no número de postos de trabalho

Tipo de posto de trabalho		Efectivos a afectar à gestão da acção		dos quais		Duração
		Postos permanentes	Postos temporários	Recursos existentes na DG ou serviço em causa	Recursos adicionais	
Funcionários ou agentes temporários	A	0.025		0.025		Indeterminada
	B	0.050		0.050		
	C					
Outros recursos						
Total		0.075		0.075		

### 10.2 Incidência financeira global dos recursos humanos adicionais

(EUROS)

	Montantes	Método de cálculo
Funcionários	8100	0.075 x 108 000 (custo unitário)
Agentes temporários		
Outros recursos (indicar rubrica orçamental)		
Total	8100	

Os montantes exprimem o custo total dos postos adicionais para a duração total da acção, caso esta seja de duração determinada, ou para 12 meses, caso seja de duração indeterminada.

**10.3 Aumento de outras despesas de funcionamento decorrente da acção, nomeadamente despesas decorrentes de reuniões de comités e grupos de peritos**

(EUROS)

Rubrica orçamental (nº e título)	Montantes	Método de cálculo
A-7030 Missões	2000 €	Relativamente aos anos em que as reuniões terão lugar fora de Bruxelas: 1 reunião anual do Comité Misto x 2 funcionários x 1000 €
A-7031	10050 €	Relativamente aos anos em que as reuniões terão lugar em Bruxelas: 15 peritos nacionais x 670 €
Total	12050 €	

Os montantes correspondem às despesas totais da acção, caso esta seja de duração determinada, ou às despesas de 12 meses, caso seja de duração indeterminada.