



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 04.12.2000
KOM(2000) 799 slutlig

Förslag till

RÅDETS BESLUT

**om undertecknande av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell
persontransport med buss**

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. BAKGRUND

1. Den 7 december 1995 bemyndigade rådet kommissionen att med tredje land i Central- och Östeuropa, som deltar i Europeiska transportministerkonferensen, förhandla om en europeisk överenskommelse om tillfällig internationell persontransport med buss. Förhandlingar inleddes med fjorton länder, närmare bestämt Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Kroatien, Tjeckien, Estland, Ungern, Lettland, Litauen, Moldova, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien och Turkiet.
2. Huvudsyftet var att avreglera viss tillfällig trafik i lika hög grad som uppnåts genom avtalet om tillfällig internationell passagerartrafik på landsväg med buss (ASOR), undertecknat i Dublin den 26 maj 1982¹, medan det för annan tillfällig trafik fortfarande skulle krävas tillstånd. En ny överenskommelse blev nödvändig, eftersom ASOR-avtalet hade ingåtts med länder som sedermera blev medlemmar i Europeiska unionen, medan Norge, Turkiet och Schweiz fortfarande berördes av ASOR-avtalet, som inte innehåller några bestämmelser om ett framtida medlemskap.
3. I Interbus-överenskommelsen upprepas därför de flesta avregleringsbestämmelser i ASOR-avtalet, kompletterade med sociala bestämmelser, skattebestämmelser och tekniska bestämmelser på grundval av principen att ingen avtalslutande part får diskrimineras. Genom överenskommelsen regleras inte bara trafiken mellan gemenskapen och berörda länder utanför EU, utan även trafiken mellan de senare, vilket innebär att inte bara reglerna för tillgång till marknaden harmoniseras utan i viss grad även de skattemässiga, sociala och tekniska villkoren. Dessutom ger Interbus-överenskommelsen, till skillnad från ASOR-avtalet, alla deltagare i Europeiska transportministerkonferensen möjlighet att ansluta sig också efter det att överenskommelsen trätt i kraft, vilket även gäller San Marino, Monaco och Andorra. Interbus-överenskommelsen ersätter de bilaterala avtalen mellan de avtalslutande parterna.
4. I samråd med en av rådet inrättad kommitté anordnades sex förhandlingsmöten med de avtalslutande parterna, där man dryftade överenskommelsens olika avsnitt. Turkiet reagerade inte på inbjudan att delta i förhandlingarna. Medlemsstaterna uppmanades vid varje tillfälle att delta som observatörer. När det gällde vissa tekniska frågor i överenskommelsen anordnades även expertmöten med medlemsstaterna. Kommissionen överlämnade de olika utkasterna till överenskommelse till medlemsstaterna och de andra deltagarländerna. Två gånger framlades utkastet inför rådets transportgrupp.
5. På det avslutande förhandlingsmötet den 13 april 2000 förklarade de närvarande deltagarländerna att de godkände dokumentets ordalydelse. Av de tolv närvarande länderna har sex paraferat överenskommelsen (Bulgarien, Tjeckien, Moldova, Polen, Rumänien och Lettland), medan de övriga sex meddelade att de tänker skriva under överenskommelsen (Estland, Litauen, Slovakien, Slovenien, Kroatien och Bosnien-Hercegovina). Ungern och Turkiet deltog inte i paraferingsceremonin.

¹ Förordning (EEG) nr 56/83 av den 16 december 1982 om genomförande av avtalet om tillfällig internationell passagerartrafik på landsväg med buss, EGT L 10, 13.1.1983.

6. Överenskommelsen är öppen för undertecknande mellan den 14 april 2000 och den 31 december 2000.

2. ÖVERENSKOMMELSENS INNEHÅLL

7. Icke-diskrimineringsprincipen

De avtalsslutande parterna skall enligt överenskommelsen se till att man tillämpar principen att en transportör inte får diskrimineras på grund av sin nationalitet eller företagets säte eller på grund av bussens avreseort eller destination.

8. Tillgång till marknaden

Enligt överenskommelsen krävs inget tillstånd för följande trafik: slutna rundresor, trafik där utresan utförs med och återresan utförs utan passagerare, trafik där utresan utförs utan passagerare och där alla passagerare tas upp på samma plats, transit, buss som används för att ersätta ett skadat fordon. Sådan trafik skall utföras i enlighet med kontrolldokument som utfärdats av de behöriga myndigheterna och för vilka mallar fastställs i överenskommelsen.

För annan tillfällig trafik krävs tillstånd. Tillståndsvillkoren och -förfarandena fastställs i överenskommelsen.

9. Rättslig harmonisering

När det gäller villkoren för yrkesmässig transport, skall de avtalsslutande parterna enligt överenskommelsen tillämpa bestämmelser motsvarande dem i EG-direktivet om rätt att yrkesmässigt bedriva transporter (bilaga 1 till överenskommelsen).

Vidare fastställs i bilaga 2 till överenskommelsen en tidsplan för fordonens anpassning till gällande tekniska krav i olika gemenskapsdirektiv. Genom detta vill man se till att alla bussar, som är i drift, senast 2010 motsvarar normen Euro 1.

Dessutom fastställs i överenskommelsen att de avtalsslutande parterna, om så ännu ej skett, skall ansluta sig till Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR).

10. Skattebestämmelser

För att undvika dubbelbeskattning och med beaktande av icke-diskrimineringsprincipen fastställs i överenskommelsen att det varken får påföras skatter för drift eller innehav av fordon eller särskilda skatter för transportverksamhet på de andra avtalsslutande parternas områden. Den gemensamma kommittén skall enligt överenskommelsen utarbeta en förteckning över de skatter som endast får påföras av den avtalsslutande part på vars territorium fordonet är registrerat. Däremot får man på ett icke-diskriminerande sätt påföra skatter och avgifter på motorbränsle, mervärdesskatt på transporttjänster, vägtullar och avgifter för användning av infrastruktur. Dessa bestämmelser får emellertid inte hindra att man gör viss åtskillnad vid tillämpningen av vissa förfaranden och skyldigheter av skattekaraktär (t.ex. skyldigheten att utse en skatterepresentant) beroende på var transportföretaget har sitt säte. Detta gäller bland annat tillämpningen av det trettonde momsdirektivet.

Upp till en viss mängd är bränsle i fordonets tank och smörjmedel befriade från importtullar. Likaså får man tullfritt importera reservdelar.

11. **Kontroller**

De avtalsslutande parterna ansvarar för kontrollen av transportverksamheten på sitt territorium. De skall enligt överenskommelsen förvissa sig om att kontrolldokumentet är vederbörligen ifyllda och att rätt slags dokument används. De avtalsslutande parterna skall dessutom fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av bestämmelserna i överenskommelsen, vilket kan gå så långt att man tillfälligt utestänger transportföretag från sitt territorium.

12. **Avtalets uppföljning**

Enligt överenskommelsen skall det inrättas en gemensam kommitté bestående av företrädare för de avtalsslutande parterna. En av kommitténs uppgifter är att se till att överenskommelsen tillämpas på rätt sätt. Den skall dessutom förmedla information mellan de avtalsslutande parterna, anpassa kontrolldokumentet till nya gemenskapsbestämmelser och lösa eventuella tvister om överenskommelsens tillämpning.

13. **Anslutning**

I överenskommelsen fastställs att de länder som deltar i Europakonferensen för transportministrar kan ansluta sig efter det att överenskommelsen trätt i kraft.

3. SLUTSATS

14. **Kommissionen anser att man genom förhandlingarna lyckats uppnå ett för gemenskapen godtagbart utkast till överenskommelse. Kommissionen föreslår därför att rådet**

- (1) godkänner förhandlingsresultaten,
- (2) beslutar att överenskommelsen skall undertecknas.

15. **Kommissionen lägger därför inför rådet fram detta förslag till rådets beslut om undertecknande av Interbus-överenskommelsen mellan gemenskapen och de central- och östeuropeiska länderna om tillfällig internationell persontransport med buss.**

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om undertecknande av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71 i detta tillsammans med artikel 300.2 första meningen i fördraget,

med beaktande av kommissionens förslag², och

av följande skäl:

Det är nödvändigt att godkänna undertecknandet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Undertecknandet av Interbus-överenskommelsen om tillfällig internationell persontransport med buss godkänns på gemenskapens vägnar, förutsatt att överenskommelsen ingås.

Artikel 2

Rådets ordförande bemyndigas att utse de personer som skall ha behörighet att underteckna överenskommelsen på gemenskapens vägnar.

Utfärdat i Bryssel den

På rådets vägnar

Ordförande

²

EGT C , , s . .

BILAGA

Överenskommelse om tillfällig internationell persontransport med buss - INTERBUS

DE AVTALSSLUTANDE PARTERNA,

SOM ÖNSKAR främja utvecklingen av de internationella transporterna inom Europa och, i synnerhet, underlätta organiserandet och utförandet av dem,

SOM ÖNSKAR underlätta turistbesök och kulturellt utbyte mellan de avtalsslutande parterna,

SOM INSER att det är inte möjligt att ansluta nya parter till det avtal om tillfällig internationell passagerartrafik på landsväg med buss (ASOR) som undertecknades i Dublin den 26 maj 1982,

SOM FINNER att de erfarenheter som vunnits och den avreglering som uppnåtts genom det avtalet bör bevaras,

SOM FINNER att det är önskvärt att sörja för en harmoniserad avreglering av viss tillfällig internationell busstrafik och därmed sammanhängande transit,

SOM FINNER att det är önskvärt med vissa harmoniserade förfaranden för tillfällig internationell trafik som inte är avreglerad och som därför fortfarande kräver tillstånd,

SOM FINNER att det är nödvändigt att i hög grad harmonisera de tekniska villkoren för bussar som utför tillfällig internationell trafik mellan de avtalsslutande parterna för att förbättra trafiksäkerheten och miljöskyddet,

SOM FINNER att där nödvändigt att de avtalsslutande parterna tillämpar enhetliga bestämmelser i fråga om arbetsvillkoren för besättningar på bussar som utför internationella vägtransporter,

SOM FINNER att man bör harmonisera villkoren för rätten att yrkesmässigt bedriva persontransporter på väg,

SOM FINNER att ett grundläggande villkor för tillhandahållandet av internationella transporttjänster bör vara att man tillämpar principen att transportören inte får diskrimineras på grund av sin nationalitet eller företagets säte eller på grund av bussens ursprung eller mål,

SOM FINNER att det, i syfte att underlätta och förenkla kontrollformaliteter, krävs enhetliga mallar för transportdokument såsom kontrolldokumentet för avreglerad tillfällig trafik och tillstånds- och ansökningsblanketten för icke-avreglerad trafik,

SOM FINNER att det krävs vissa harmoniserade bestämmelser om avtalets genomförande, särskilt vad gäller kontroller, påföljder och ömsesidigt bistånd,

SOM FINNER det lämpligt att man fastställer vissa förfaranden för avtalets uppföljning för att se till att det genomförs på rätt sätt och för att möjliggöra en eventuell teknisk anpassning av bilagorna,

SOM FINNER att avtalet bör vara öppet för framtida medlemmar i Europeiska transportministerkonferensen och vissa andra europeiska stater,

SOM HAR BESLUTAT att fastställa enhetliga regler för tillfälliga internationella persontransporter med buss,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

AVSNITT I

Räckvidd och definitioner

Artikel 1

Räckvidd

1. Denna överenskommelse äger tillämpning på
 - a) tillfällig internationell passagerartrafik på väg, oberoende av passagerarnas nationalitet,
 - mellan två avtalsslutande parters områden, eller till och från samma avtalsslutande parts område och, i förekommande fall, i transit genom avtalsslutande eller icke avtalsslutande parts område,
 - utförd mot hyra eller ersättning av sådana transportörer som är etablerade på en avtalsslutande parts område i enlighet med den partens lagar och som innehar ett tillstånd att bedriva transport i form av tillfällig internationell busstrafik,
 - med buss som är registrerad på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad,
 - b) tomkörningar med bussar i samband med sådan trafik.
2. Inga bestämmelser i denna överenskommelse får tolkas så att de ger transportörer, som är etablerade på en annan avtalsslutande parts område, möjlighet att bedriva tillfällig nationell trafik på en avtalsslutande parts område.
3. Bussar för passagerartrafik som används för kommersiell varutransport omfattas inte av överenskommelsen.
4. Överenskommelsen gäller inte tillfällig trafik för egen räkning.

Artikel 2

Icke-diskriminering

De avtalsslutande parterna skall se till att man tillämpar principen att en transportör inte får diskrimineras på grund av sin nationalitet eller företagets säte eller på grund av bussens ursprung eller mål, särskilt vad gäller skattereglerna enligt avsnitt VI samt kontroll och påföljder enligt avsnitt IX.

Artikel 3 Definitioner

I denna överenskommelse används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

1. *bussar*: fordon som med hänsyn till sin konstruktion och utrustning är ägnade och avsedda att transportera fler än nio personer inbegripet föraren.
2. *tillfällig internationell trafik*: trafik mellan minst två avtalsslutande parter områden som varken omfattas av definitionen på linjetrafik, definitionen på särskild linjetrafik eller definitionen på skytteltrafik. Sådan trafik kan ske med viss regelbundenhet utan att därför förlora sin karaktär av tillfällig trafik.
3. *linjetrafik*: trafik där passagerare transporteras med bestämd turtäthet och på bestämd färdväg, och där passagerarna får tas upp eller släppas av efter vägen vid i förväg fastställda hållplatser. Linjetrafik kan vara underkastad förpliktelse att följa i förväg uppställda tidtabeller och tariffer.
4. *särskild linjetrafik*: transporter under villkor enligt punkt 3 som uteslutande riktar sig till en särskild personkategori, oavsett vem som organiserar dem. Trafik av detta slag skall bland annat omfatta
 - transport av arbetstagare mellan hem och arbete,
 - transport av skolbarn och studenter till och från utbildningsinstitut.

Att sådan särskild linjetrafik kan anpassas till användarnas behov skall inte påverka klassificeringen som särskild linjetrafik.

5. *skytteltrafik*: trafik som organiseras för att under ett flertal tur- och returesor mellan samma avrese- och bestämmelseorter transportera passagerare, som dessförinnan uppdelats i grupper. Varje passagerargrupp återförs efter avslutad utresa av samma transportör till avreseorten under en senare resa.
Med avreseort och bestämmelseort avses de platser där resan anträds respektive avslutas med angränsande områden inom en radie på 50 km.

Vid skytteltrafik får passagerare inte tas upp eller släppas av under resan.

Den första returesan och den sista utresan i en skytteltrafikserie sker utan passagerare.

Förutsatt att de berörda avtalsslutande parternas behöriga myndigheter gett sitt medgivande, skall en transports klassificering som skytteltrafik inte påverkas av

- att passagerare, i strid mot vad som sägs i första stycket, gör återresan med en annan grupp eller en annan transportör,
- att passagerare, i strid mot vad som sägs i andra stycket, tas upp eller släpps av under resan,
- att första utresan och sista återresan i en skytteltrafikserie, i strid mot vad som sägs i tredje stycket, sker utan passagerare.

6. *avtalsslutande parter*: de undertecknande parter som förbundit sig att följa överenskommelsen och för vilka överenskommelsen gäller.

Överenskommelsen gäller för de områden där Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen är tillämpligt, på de villkor som fastställs i det fördraget, samt för Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Kroatien, Tjeckien, Estland, Ungern, Lettland, Litauen, Moldova, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien och Turkiet, såvida de anslutit sig till avtalet.

7. *behöriga myndigheter*: de myndigheter som gemenskapens medlemsstater och de andra avtalsslutande parterna utsett som ansvariga för uppgifterna enligt avsnitten V, VI, VII, VIII och IX i överenskommelsen.
8. *transit*: den del av en transport som går genom en avtalsslutande parts område utan att passagerare tas upp eller släpps av.

AVSNITT II

Villkor för yrkesmässigt bedrivande av persontransport på väg

Artikel 4

1. De avtalsslutande parterna skall, om så ännu ej skett, tillämpa bestämmelser motsvarande dem i det EG-direktiv som anges i bilaga 1.
2. När det gäller villkoret avseende tillräckliga ekonomiska resurser enligt artikel 3.3 i det direktivet, får de avtalsslutande parterna bestämma att det kapital och de reserver som företaget förfogar över får vara lägre än beloppet enligt punkt c fram till den 1 januari 2003, eller också fram till den 1 januari 2005 på villkor att det i det senare fallet avges en deklARATION om detta då avtalet ratificeras, utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i Europaavtalet om upprättandet av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och en del av de avtalsslutande parterna till denna överenskommelse, å andra sidan.

AVSNITT III

Tekniska villkor för fordon

Artikel 5

Bussar som används för att bedriva tillfällig internationell trafik enligt denna överenskommelse skall uppfylla de tekniska normerna enligt bilaga 2.

AVSNITT IV

Tillgång till marknaden

Artikel 6 *Avreglerad tillfällig trafik*

För följande tillfälliga trafik krävs tillstånd endast av den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad:

1. Slutna rundresor,
dvs. resor under vilka samma grupp av passagerare befordras med samma buss under hela resan och tillbaka till utgångspunkten. Avreseorten ligger på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad.
2. Trafik där utresan utförs med och återresan utförs utan passagerare.
Avreseorten ligger på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad.
3. Trafik där utresan utförs utan passagerare och där alla passagerare tas upp på samma plats, förutsatt att ett av följande villkor är uppfyllt:
 - a) Passagerarna har, genom transportkontrakt ingångna före ankomsten till den avtalsslutande part på vars område de tas upp, indelats i grupper antingen på området för en icke avtalsslutande part eller på området för en annan avtalsslutande part än den där transportören är etablerad och en annan än den där de tas upp. Passagerarna transporteras till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad.
 - b) Passagerarna har av samma transportör och på de villkor som anges i punkt 2 först transporterats till den avtalsslutande part på vars område de tas upp igen och transporteras sedan till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad.
 - c) Passagerarna har inbjudits att resa till en annan avtalsslutande parts område på bekostnad av den som utfärdat inbjudan. Passagerarna måste utgöra en homogen grupp som inte får ha bildats med denna resa som enda syfte, och de transporteras till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad.

Inte heller för följande trafik skall det krävas något tillstånd:

4. Transit genom avtalsslutande parters områden i samband med sådan tillfällig trafik för vilken det inte krävs något tillstånd.
5. Tomkörning av buss, som endast används för att ersätta en buss som skadats eller fått motorstopp i samband med internationell trafik enligt denna överenskommelse.

När det gäller transporter utförda av transportörer som är etablerade i Europeiska gemenskapen, får avrese- eller bestämmelseorten ligga i en valfri EG-medlemsstat oberoende av i vilken medlemsstat bussen är registrerad eller transportören är etablerad.

Artikel 7

Icke-avreglerad tillfällig trafik

1. För annan tillfällig trafik än den som nämns i artikel 6 krävs tillstånd i enlighet med artikel 15.
2. När det gäller transporter utförda av transportörer som är etablerade i Europeiska gemenskapen, får avrese- eller bestämmelseorten ligga i en valfri EG-medlemsstat oberoende av i vilken medlemsstat bussen är registrerad eller transportören är etablerad.

AVSNITT V

Sociala bestämmelser

Artikel 8

De avtalsslutande parterna skall, om så ännu ej skett, ansluta sig till Europeiska överenskommelsen om arbetsförhållanden för fordonsbesättningar vid internationella vägtransporter (AETR) av den 1 juli 1970, med senare ändringar, eller tillämpa EG-förordningarna 3820/85 och 3821/85 i deras lydelse vid tidpunkten för avtalets ikraftträdande.

AVSNITT VI

Tull- och skattebestämmelser

Artikel 9

1. Bussar som används för transporter enligt avtalet skall vara undantagna från alla fordonsskatter och -avgifter avseende drift eller innehav av fordon samt från alla särskilda skatter eller avgifter avseende transportverksamhet på de andra avtalsslutande parternas områden.

Undantaget skall inte gälla skatter och avgifter på motorbränsle, mervärdesskatt på transporttjänster, vägtullar och avgifter för användning av infrastruktur.

2. De avtalsslutande parterna skall se till att det för användningen av en och samma vägsträcka inte samtidigt påförs både vägtullar och andra användaravgifter. De avtalsslutande parterna får dock föreskriva tullar för infrastruktur där det redan påförs användaravgifter, för användning av broar, tunnlar och bergspass.
3. Bussbränsle i bränsletank som tillverkats för detta ändamål, dock högst 600 liter, och smörjmedel som medförs i bussen och som endast är avsedda för fordonets drift,

skall undantas från de andra avtalsslutande parternas importtullar och övriga skatter och avgifter.

4. Den gemensamma kommitté som inrättas enligt artikel 23 skall utarbeta en förteckning över varje avtalsslutande parts skatter med betydelse för persontransport med buss på väg. Kommittén skall i denna förteckning ange vilka skatter som omfattas av bestämmelserna i första stycket i punkt 1 i denna artikel och som endast får påföras på den avtalsslutande parts område där fordonet är registrerat. Kommittén skall i denna förteckning också ange vilka skatter som omfattas av bestämmelserna i andra stycket i punkt 1 i denna artikel och som kan påföras på en annan avtalsslutande parts område än den på vars område fordonet är registrerat. En avtalsslutande part som ersätter en skatt i denna förteckning med en annan skatt av samma eller avvikande slag skall anmäla detta till den gemensamma kommittén så att kommittén kan göra nödvändiga ändringar.
5. De reservdelar och verktyg som importeras för reparationen av en skadad buss i samband med en internationell vägtransport skall undantas från tull och alla andra skatter och avgifter vid införseln till den andra avtalsslutande partens område på de villkor som gäller enligt den partens bestämmelser om tillfälligt införseltillstånd för sådana varor. De reservdelar som byts ut bör återexporteras eller förstöras under översyn av den sistnämnda partens tullmyndighet.

AVSNITT VII

Kontrolldokument för tillfällig trafik som får bedrivas utan tillstånd

Artikel 10

Transporter enligt artikel 6 skall utföras i enlighet med ett kontrolldokument som utfärdats av de behöriga myndigheterna hos den avtalsslutande part där fordonet är registrerat eller av något därtill befogat organ.

Artikel 11

1. Kontrolldokumentet skall bestå av häften om 25 löstagbara färdblad med kopior. Kontrolldokumentet skall följa mallen i bilaga 3 till överenskommelsen.
2. Häftena och färdbladen skall vara numrerade. Färdbladen skall dessutom numreras från 1 till 25.
3. Texten på häftets omslag, liksom texten på färdbladen, skall skrivas på det eller de officiella språken i den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad.

Artikel 12

1. Häftet enligt artikel 11 skall utfärdas i transportörens namn. Det kan inte överlåtas.
2. Färdbladsoriginalet skall medföras i bussen under hela den resa för vilken det ifyllts.

3. Transportören skall ansvara för att färdbladen ifylls i vederbörlig ordning.

Artikel 13

1. För varje resa skall transportören fylla i färdbladet i två exemplar innan resan påbörjas.
2. Passagerarnas namn kan uppges i form av en i förväg uppställd förteckning på ett särskilt blad som i så fall skall bifogas färdbladet. Både förteckningen och färdbladet skall föras med transportörens stämpel eller, i förekommande fall, transportörens eller bussförarens underskrift.
3. För trafik där utresan utförs utan passagerare enligt artikel 6.3 i överenskommelsen kan passagerarförteckningen, på de villkor som anges i punkt 2, upprättas då passagerarna tas upp.

Artikel 14

Två eller flera avtalsslutande parter behöriga myndigheter får komma överens om dispens från upprättandet av en sådan passagerarförteckning. I så fall skall antalet passagerare uppges i kontrolldokumentet.

Den gemensamma kommittén enligt artikel 23 skall underrättas om sådana överenskommelser.

AVSNITT VIII

Tillstånd för icke-avreglerad tillfällig trafik

Artikel 15

1. För all slags tillfällig trafik som inte är avreglerad enligt artikel 6 skall ett tillstånd utfärdas genom överenskommelse mellan de behöriga myndigheterna både i de avtalsslutande parter på vilkas område passagerare tas upp eller släpps av och i de avtalsslutande parter vilkas område passeras i transit. Om avrese- eller bestämmelseorten ligger i en av Europeiska gemenskapens medlemsstater, skall det inte krävas något tillstånd för en eventuell transit genom en annan EG-medlemsstat.
2. Tillståndet skall följa mallen i bilaga 5.

Artikel 16

Ansökan om tillstånd

1. Transportören skall lämna sin ansökan om tillstånd till de behöriga myndigheterna i den avtalsslutande part på vars område avreseorten ligger. Ansökan skall följa mallen i bilaga 4.

2. Transportören skall fylla i ansökningsblanketten och bifoga intyg om innehav av tillstånd att bedriva tillfällig internationell busstrafik i enlighet med artikel 1.1 a andra strecksatsen.
3. De behöriga myndigheterna hos den avtalsslutande part på vars område avreseorten ligger skall granska ansökan om tillstånd för den ifrågavarande trafiken och skall, om ansökan bifalles, överlämna denna dels till de behöriga myndigheterna hos den/de avtalsslutande part(er) där bestämmelseorten ligger, dels till de behöriga myndigheterna hos de avtalsslutande parter som transiteras.
4. Genom undantag från artikel 15.1 kan de avtalsslutande parter vilkas områden transiteras besluta att deras tillstånd inte längre krävs för trafik enligt detta avsnitt. I så fall skall den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet artikel 23 underrättas om beslutet.
5. De behöriga myndigheterna hos den/de avtalsslutande part(er) till vilken/vilka ansökan ställts skall utfärda tillståndet inom en månad utan att diskriminera den sökande på grund av dennes nationalitet respektive företagets säte. Om de ifrågavarande myndigheterna inte är överens om villkoren för tillståndet, skall de underrätta de berörda avtalsslutande parternas behöriga myndigheter om de relevanta skälen för detta.

Artikel 17

Två eller flera avtalsslutande parter behöriga myndigheter får komma överens om att förenkla ansökningsförfarandet, mallen för ansökan om tillstånd och mallen för tillstånd för tillfällig trafik mellan dessa parter. Den gemensamma kommittén enligt artikel 23 skall underrättas om sådana överenskommelser.

AVSNITT IX

Kontroller, påföljder och ömsesidigt bistånd

Artikel 18

De kontrolldokument som avses i artikel 10 och de tillstånd som avses i artikel 15 skall medföras i bussen och på begäran visas upp för behörig kontrolltjänsteman.

Artikel 19

De avtalsslutande parternas behöriga myndigheter skall se till att transportörerna följer bestämmelserna i överenskommelsen.

Artikel 20

En styrkt kopia av tillståndet att bedriva tillfällig internationell busstrafik i enlighet med artikel 1.1 a andra stycket skall medföras i bussen och på begäran visas upp för behörig kontrolltjänsteman.

Den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 23 skall underrättas om de mallar för de ifrågavarande dokumenten som utfärdats av de avtalsslutande parternas behöriga myndigheter.

Artikel 21

De avtalsslutande parternas behöriga myndigheter skall fastställa ett påföljdssystem för överträdelser av överenskommelsen. Påföljderna skall vara effektiva, proportionerliga och ha avskräckande verkan.

Artikel 22

1. Om i landet icke bosatta transportörer har begått allvarliga eller upprepade överträdelser av regler för vägtransporter, som kan leda till indragning av tillstånd att bedriva persontransport på väg, särskilt i fråga om körtider, viloperioder och trafiksäkerhet, skall den berörda avtalsslutande partens behöriga myndigheter förse de behöriga myndigheterna hos den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad med all tillgänglig information om dessa överträdelser och de påföljder som de har ålagt.
2. De behöriga myndigheterna hos den avtalsslutande part på vars område de allvarliga eller upprepade överträdelserna av regler för vägtransporter, särskilt i fråga om körtider, viloperioder och trafiksäkerhet, har begåtts får tillfälligt neka den berörda transportören tillgång till partens område.
När det gäller Europeiska gemenskapen, får en medlemsstats behöriga myndighet endast tillfälligt neka tillgång till den medlemsstatens område. De behöriga myndigheterna hos den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad och den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 23 skall underrättas om de relevanta åtgärderna.
3. Om en transportör har begått allvarliga eller upprepade överträdelser av regler för vägtransporter, särskilt i fråga om körtider, viloperioder och trafiksäkerhet, skall de behöriga myndigheterna hos den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad vidta lämpliga åtgärder för att se till att överträdelserna inte upprepas. Dessa åtgärder får omfatta en tillfällig eller definitiv indragning av tillståndet att bedriva persontransport på väg. Den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 23 skall underrättas om åtgärderna.
4. De avtalsslutande parterna skall se till att transportören har rätt att överklaga de påföljder som ålagts denne.

AVSNITT X

Gemensamma kommittén

Artikel 23

1. För att underlätta överenskommelsens förvaltning inrättas härmed en gemensam kommitté. Den gemensamma kommittén skall bestå av företrädare för de avtalsslutande parterna.
2. Den gemensamma kommitténs första sammanträde skall äga rum inom sex månader efter överenskommelsens ikraftträdande.
3. Den gemensamma kommittén skall själv fastställa sin arbetsordning.
4. Den gemensamma kommittén skall sammanträda på begäran av minst en avtalsslutande part.
5. Den gemensamma kommittén får endast fatta beslut, om två tredjedelar av de avtalsslutande parterna, inbegripet Europeiska gemenskapen, är företrädade vid kommitténs sammanträde.
6. För beslut från den gemensamma kommittén skall det krävas enhällighet av de företrädade avtalsslutande parterna. Om enhällighet inte kan uppnås, skall de berörda behöriga myndigheterna på begäran av en eller flera av de berörda avtalsslutande parterna samråda inom sex veckor.

Artikel 24

1. Den gemensamma kommittén skall se till att denna överenskommelse genomförs på rätt sätt. Kommittén skall underrättas om alla bestämmelser som antas för att genomföra bestämmelserna i överenskommelsen.
2. Den gemensamma kommittén skall i synnerhet
 - (a) på grundval av de avtalsslutande parternas uppgifter upprätta en förteckning över de behöriga myndigheter som de avtalsslutande parterna utsett som ansvariga för uppgifterna enligt avsnitten V, VI, VII, VIII och IX i överenskommelsen,
 - (b) ändra eller anpassa kontrolldokumenten och de andra dokumentmallarna i bilagorna till överenskommelsen,
 - (c) ändra eller anpassa bilagorna avseende tekniska normer för bussar, samt bilaga 1 avseende de villkor för yrkesmässigt bedrivande av persontransport på väg som anges i artikel 4, för att beakta framtida EG-åtgärder,
 - (d) på grundval av de avtalsslutande parternas uppgifter, i informationssyfte, upprätta en förteckning över alla de tullar, skatter och avgifter som anges i artikel 9.4 och 9.5,

- (e) ändra eller anpassa de krav på sociala bestämmelser som anges i artikel 8 för att beakta framtida EG-åtgärder,
 - (f) lösa eventuella tvister beträffande överenskommelsens genomförande eller tolkning,
 - (g) rekommendera framtida åtgärder i syfte att avreglera de tillfälliga transporttjänster för vilka det fortfarande krävs tillstånd.
3. De avtalsslutande parterna skall vidta de åtgärder som krävs för att genomföra den gemensamma kommitténs beslut, om nödvändigt i enlighet med egna interna förfaranden.
 4. Om man inte lyckas komma överens och lösa en tvist enligt punkt 2 f i denna artikel, får de berörda avtalsslutande parterna lämna ärendet till en förlikningsgrupp. Varje avtalsslutande part skall utse en förlikningsman. Även den gemensamma kommittén skall utse en förlikningsman.
Förlikningsmännen skall fatta sina beslut med majoritet.
De avtalsslutande parter som berörs av tvisten skall vidta nödvändiga åtgärder för att verkställa förlikningsmännens beslut.

AVSNITT XI

Allmänna och avslutande bestämmelser

Artikel 25 *Bilaterala avtal*

1. Bestämmelserna i denna överenskommelse skall ersätta relevanta bestämmelser i andra avtal mellan de avtalsslutande parterna. När det gäller Europeiska gemenskapen, skall denna bestämmelse gälla för alla avtal mellan en medlemsstat och en avtalsslutande part.
2. Andra avtalsslutande parter än Europeiska gemenskapen får enas om att bortse från artikel 5 och bilaga 2 i denna överenskommelse och tillämpa andra tekniska normer på de bussar som används för tillfällig trafik mellan dem, vilket även omfattar transit genom deras områden.
3. Utan hinder av bestämmelserna i artikel 6 i bilaga 2 skall bestämmelserna i denna överenskommelse ersätta relevanta bestämmelser i andra avtal mellan Europeiska gemenskapens medlemsstater och andra avtalsslutande parter.
Det skall dock vara möjligt att bibehålla och förnya bestämmelserna om undantag från tillståndskravet i befintliga bilaterala avtal mellan Europeiska gemenskapens medlemsstater och andra avtalsslutande parter för tillfälliga transporttjänster enligt artikel 7. I så fall skall de berörda avtalsslutande parterna omgående underrätta den gemensamma kommitté som inrättats i enlighet med artikel 23.

Artikel 26
Underskrift

Denna överenskommelse skall vara öppen för undertecknande i Bryssel från och med den 14 april 2000 till och med den 31 december 2000 hos generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd, som skall vara depositarie för överenskommelsen.

Artikel 27
Överenskommelsens ratificering respektive godkännande och förvaring

Överenskommelsen skall godkännas eller ratificeras av de undertecknande parterna i enlighet med deras respektive förfaranden. Godkännande- eller ratificeringsdokumenten skall av de avtalsslutande parterna deponeras hos generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd, som skall underrätta de andra undertecknande parter om detta.

Artikel 28
Ikraftträdande

1. När denna överenskommelse har godkänts respektive ratificerats av fyra avtalsslutande parter, varav en skall vara Europeiska gemenskapen, skall den träda i kraft, med avseende på de avtalsslutande parter som godkänt respektive ratificerat den, den första dagen i tredje månaden efter det att de fyra godkännande- eller ratificeringsdokumenten har deponerats eller också den första dagen i sjätte månaden, under förutsättning att den ifrågavarande parten i det senare fallet kungör detta vid tidpunkten för överenskommelsens ratificering.
2. För varje avtalsslutande part som godkänner eller ratificerar denna överenskommelse efter dess ikraftträdande enligt punkt 1 skall överenskommelsen börja gälla den första dagen i tredje månaden efter det att den ifrågavarande avtalsslutande parten har deponerat sitt godkännande- respektive ratificeringsdokument.

Artikel 29
Överenskommelsens löptid, utvärdering och funktion

1. Denna överenskommelse skall slutas för en femårsperiod från och med dagen för ikraftträdandet.
2. Överenskommelsens löptid skall automatiskt förlängas med fem år i taget med avseende på alla avtalsslutande parter utom dem som meddelar att de inte önskar någon förlängning. De ifrågavarande avtalsslutande parterna skall i så fall underrätta depositarien om sin avsikt i enlighet med artikel 31.
3. Före utgången av varje femårsperiod skall den gemensamma kommittén utvärdera överenskommelsens funktion.

Artikel 30
Anslutning till överenskommelsen

1. Efter överenskommelsens ikraftträdande skall den vara öppen för anslutning av länder som är ordinarie deltagare i Europakonferensen för transportministrar (ECMT). Vid anslutning av ett land som är part till EES-avtalet skall överenskommelsen inte gälla för övriga parter till EES-avtalet.
2. Överenskommelsen skall också vara öppen för anslutning av Republiken San Marino, Furstendömet Andorra och Furstendömet Monaco.
3. För varje stat som ansluter sig till denna överenskommelse efter dess ikraftträdande enligt artikel 28 skall överenskommelsen börja gälla den första dagen i tredje månaden efter det att den ifrågavarande staten har deponerat sitt anslutningsdokument.
4. Varje stat som ansluter sig till överenskommelsen efter dess ikraftträdande enligt artikel 28 får beviljas en tid på högst tre år för att anta bestämmelser motsvarande dem i det/de direktiv som anges i bilaga 1. Den gemensamma kommittén skall underrättas om alla antagna bestämmelser.

Artikel 31
Uppsägning

Varje avtalsslutande part kan för egen del säga upp överenskommelsen med ett års varsel genom att via överenskommelsens depositarie samtidigt meddela de övriga avtalsslutande parterna. Dessutom skall den gemensamma kommittén informeras om skälen för uppsägningen. Överenskommelsen får dock inte sägas upp under de första fyra åren efter ikraftträdandet enligt artikel 28.

Om överenskommelsen sägs upp av en eller flera avtalsslutande parter och antalet parter därigenom sjunker under det antal som fastställs för överenskommelsens ursprungliga ikraftträdande enligt artikel 28, skall överenskommelsen fortsätta att gälla om inte den gemensamma kommittén, bestående av de kvarvarande avtalsslutande parterna, beslutar något annat.

Artikel 32
Upphörande

En avtalsslutande part som ansluter sig till Europeiska unionen skall från och med anslutningsdatumet upphöra att betraktas som avtalsslutande part.

Artikel 33
Bilagor

Bilagorna till denna överenskommelse utgör en integrerad del av denna.

Artikel 34
Språk

Denna överenskommelse är upprättad på engelska, franska och tyska, vilka samtliga texter är lika giltiga, och skall deponeras i arkivet hos generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd, som skall överlämna en styrkt kopia till var och en av de avtalsslutande parterna.

Varje avtalsslutande part skall se till att överenskommelsen vederbörligen översätts till partens officiella språk. En kopia av översättningen skall deponeras i arkivet hos generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd.

Depositarien skall till samtliga avtalsslutande parter överlämna en kopia av alla översättningar av överenskommelsen.

Till bevis härpå har undertecknade befullmäktigade undertecknat denna överenskommelse.

BILAGA 1

Villkor för yrkesmässigt bedrivande av persontransport på väg enligt artikel 4

I artikel 4 avses följande EG-direktiv:

- Rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörens etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter (*Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 124, 23.5.1996, s. 1), senast ändrat genom rådets direktiv 98/76/EG av den 1 oktober 1998 (*Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 277, 14.10.1998, s. 17).

BILAGA 2

Tekniska normer för bussar

Artikel 1

Från och med den dag då Interbus-överenskommelsen börjar gälla för alla avtalsslutande parter skall bussar som används för tillfälliga internationella persontransporter följa reglerna i följande lagtexter:

a) Rådets direktiv 96/96/EG av den 20 december 1996 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om provning av motorfordons och tillhörande släpfordons trafiksäkerhet (*Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 46, 17.2.1997, s. 1).

b) Rådets direktiv 92/6/EEG av den 10 februari 1992 om montering och användning av hastighetsbegränsande anordningar i vissa kategorier av motorfordon inom gemenskapen (*Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 57, 2.3.1992, s. 27).

c) Rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen (*Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 235, 17.9.1996, s. 59).

d) Rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter (*Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 370, 31.12.1985, s. 8), ändrad genom rådets förordning (EG) nr 2135/98 av den 24 september 1998 (*Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 274, 9.10.1998, s. 1) eller likvärdiga regler i AETR-överenskommelsen med tillhörande protokoll.

Artikel 2

Från och med den dag då Interbus-överenskommelsen börjar gälla för alla avtalsslutande parter skall andra parter än Europeiska gemenskapen, i fråga om bussar som används för tillfälliga internationella persontransporter, uppfylla de tekniska kraven i följande gemenskapsdirektiv eller motsvarande FN/ECE-förordningar om enhetliga bestämmelser för typgodkännande av nya fordon och utrustning till dessa.

| Punkt | FN/ECE-förordning/senaste ändring | EG-direktiv (ursprunglig-senaste version) | Dag för genomförande inom EU |
|--------------|---|---|-------------------------------------|
| Avgasutsläpp | 49/01 49/02, tillstånd A 49/02, tillstånd B | -88/77 -91/542 steg 1 -91/542 steg 2 -96/1 | 1.10.1993 1.10.1996 |
| Rök | 24/03 | 72/306 | 2.8.1972 |
| Buller | 51/02 | -70/157 -84/424 -92/97 | 1.10.1989 1.10.1996 |
| Bromssystem | 13/09 | -71/320 -88/194 -91/422 -98/12 | 1.10.1991 1.10.1994 |
| Däck | 54 | 92/23 | 1.1.1993 |
| Ljus | 48/01 | -76/756 -91/663 -97/28 | 1.1.1994 |

Artikel 3

För bussar som används för trafik

- a) från en EG-medlemsstat (utom Grekland) till Interbus-överenskommelsens parter,
- b) från Interbus-överenskommelsens parter till en EG-medlemsstat (utom Grekland),
- c) från Interbus-överenskommelsens parter till Grekland genom någon annan EG-medlemsstat, förutsatt att transportören är etablerad i något av de länder som är part till Interbus-överenskommelsen,

gäller följande regler:

1. Bussar registrerade för första gången före den 1 januari 1980 får inte användas för tillfällig trafik enligt denna överenskommelse.
2. Bussar registrerade för första gången mellan den 1 januari 1980 och den 31 december 1981 får endast användas fram till och med den 31 december 2000.
3. Bussar registrerade för första gången mellan den 1 januari 1982 och den 31 december 1983 får endast användas fram till och med den 31 december 2001.
4. Bussar registrerade för första gången mellan den 1 januari 1984 och den 31 december 1985 får endast användas fram till och med den 31 december 2002.
5. Bussar registrerade för första gången mellan den 1 januari 1986 och den 31 december 1987 får endast användas fram till och med den 31 december 2003.
6. Bussar registrerade för första gången mellan den 1 januari 1988 och den 31 december 1989 får endast användas fram till och med den 31 december 2004.
7. Endast bussar registrerade för första gången den 1 januari 1990 eller senare (EURO 0) får användas från och med den 1 januari 2005.
8. Endast bussar registrerade för första gången den 1.10.1993 eller senare (EURO 1) får användas från och med den 1 januari 2007.

Artikel 4

För bussar som används för trafik

- a) från Grekland till Interbus-överenskommelsens parter,
- b) från Interbus-överenskommelsens parter till Grekland

gäller följande regler:

1. Bussar registrerade för första gången före den 1 januari 1980 får inte användas för tillfällig trafik enligt denna överenskommelse.
2. Bussar registrerade för första gången mellan den 1 januari 1980 och den 31 december 1981 får endast användas fram till och med den 31 december 2000.
3. Bussar registrerade för första gången mellan den 1 januari 1982 och den 31 december 1983 får endast användas fram till och med den 31 december 2001.
4. Bussar registrerade för första gången mellan den 1 januari 1984 och den 31 december 1985 får endast användas fram till och med 31 december **2003**.
5. Bussar registrerade för första gången mellan den 1 januari 1986 och den 31 december 1987 får endast användas fram till och med 31 december **2005**.
6. Bussar registrerade för första gången mellan den 1 januari 1988 och den 31 december 1989 får endast användas fram till och med 31 december **2007**.

7. Endast bussar registrerade för första gången den 1 januari 1990 eller senare (EURO 0) får användas från och med den 1 januari **2008**.

8. Endast bussar registrerade för första gången den 1 oktober 1993 eller senare (EURO 1) får användas från och med den **1 januari 2010**.

Artikel 5

För de bussar från gemenskapen som används för bilateral trafik mellan Grekland och andra EG-medlemsstater, i transit genom området av parter till Interbus-överenskommelsen, gäller inte dessa regler om tekniska normer, utan Europeiska gemenskapens regler.

Artikel 6

1. De regler om tekniska normer i bilaterala överenskommelser eller arrangemang mellan EG-medlemsstater och parter till Interbus-överenskommelsen som gäller bilateral trafik och transit och som är strängare än reglerna i denna överenskommelse får tillämpas fram till och med den 31 december 2006.

2. De berörda EG-medlemsstaterna och parterna till Interbus-överenskommelsen skall underrätta den gemensamma kommittén enligt artikel 23 i denna överenskommelse om innehållet i de ifrågakvarande bilaterala överenskommelserna eller arrangemangen.

Artikel 7

1. Ett intyg av vilket framgår när fordonet registrerades för första gången skall medföras i bussen och på begäran visas upp för behörig kontrolltjänsteman. I denna bilaga avses med "datum då fordonet registrerades för första gången" den dag då fordonet efter tillverkningen registrerades för första gången. Om registreringsdatumet är okänt, avses tillverkningsdatumet.

2. Om den ursprungliga bussmotorn har ersatts med en ny motor, skall intyget enligt punkt 1 i denna artikel ersättas med ett intyg om att den nya motorn uppfyller de relevanta typgodkännandekrav som anges i artikel 3.

Artikel 8

1. Utan hinder av den bestämmelse som anges i artikel 1 a i denna bilaga får de avtalsslutande parterna utföra stickprovskontroller för att förvissa sig om att de ifrågakvarande bussarna uppfyller bestämmelserna i direktiv 96/96/EG. I denna bilaga avses med "stickprovskontroller" oregelbunden vägkontroll utan förvarning av bussar i trafik på en avtalsslutande parts område.

2. När de avtalsslutande parternas behöriga myndigheter utför vägkontroller enligt denna bilaga skall de använda checklistan i bilagorna II a och II b. En kopia av denna ifyllda checklista skall överlämnas till bussföraren så att denne kan uppvisa kopian vid senare kontroller och på så sätt förenkla kontrollerna eller om möjligt undvika orimligt korta intervaller mellan dem.
3. Om fordonsinspektören anser att bussen är i så bristfälligt skick att det finns skäl för ytterligare granskning kan en trafiksäkerhetsprovning utföras vid ett av staten utsett och direkt övervakat provningsorgan i enlighet med artikel 2 i EG-direktiv 96/96/EG.
4. Om det vid stickprovskontrollen framkommer att bussen inte uppfyller bestämmelserna i direktiv 96/96/EG och därför anses utgöra en allvarlig risk för passagerare och andra vägtrafikanter, kan bussen beläggas med omedelbart körförbud på allmän väg utan att detta påverkar eventuella andra påföljder.
5. Vägkontroller skall utföras utan diskriminering på grund av förarens nationalitet eller bosättningsort respektive bussens registreringsland.

CHECKLISTA

1. Plats för kontroll
2. Datum
3. Tid

4. Fordonets nationalitetsbeteckning
och registreringsnummer

5. Fordonsklass
 buss³

6. Transportörens namn och adress
.....

7. Nationalitet

8. Förare.....

9. Bruttovikt

10. Orsak till underkännande:
 - Bromssystem och komponenter
 - Styrordningens delar
 - Lampor, belysnings- och signalordningar
 - Hjul/nav/däck
 - Avgassystem
 - Avgasernas opacitet (diesel)
 - Gasformiga utsläpp (bensin)

³

Motorfordon med minst fyra hjul som används för personbefordran och har högst åtta sittplatser utöver förarsätet (kategorierna M2, M3).

11. Övrigt/anmärkningar

12. Myndighet/tjänsteman som utfört kontrollen

13. Resultat av kontrollen

- godkänd
- godkänd med mindre brister
- allvarliga brister
- omedelbart körförbud

Underskrift av besiktningsman/bemyndigande

Tekniska normer för vägkontroller

Bussar enligt definitionen i artikel 3 i denna överenskommelse skall vara i sådant skick att de kan bedömas som trafiksäkra av kontrollmyndigheterna.

Föremål för kontrollen skall vara de komponenter som anses viktiga för ett trafiksäkert och miljömässigt bruk av bussen. Förutom enklare funktionskontroller (belysning, signalanordningar, däckskick etc.) skall särskilda tester eller kontroller av fordonets bromsar och motorfordonets avgasutsläpp utföras enligt följande:

1. Bromsar

Varje del av bromssystemet och dess drift skall vara i sådant skick att det fungerar på ett bra och effektivt sätt och är korrekt reglerat.

Bussens bromsar skall kunna utföra följande tre bromsfunktioner:

- a) För bussar med tillhörande släpfordon: en färdbroms med vilken man kan sakta ner bussens fart och på ett säkert, snabbt och effektivt sätt stanna den, oavsett vilken last den framförs med och oavsett hur marken lutar.
- b) För bussar med tillhörande släpfordon: en parkeringsbroms som tillåter att bussen, oavsett med vilken last den framförs, hålls stilla i en märkbar uppförs- eller nedförslutning, genom att de arbetande delarna hålls låsta av en helt mekanisk anordning.
- c) För bussar: en andra (reserv-) broms som gör det möjligt att på en rimlig sträcka sakta ner bussens fart och stanna den, oavsett med vilken last den framförs, även vid fel på färdbromsen.

Om bussens underhållsskick ifrågasätts, får kontrollmyndigheterna besluta att testa dess bromsförmåga i enlighet med vissa eller samtliga bestämmelser i bilaga II.1 i direktiv 96/96/EG.

2. Avgasutsläpp

2.1 Avgasutsläpp

2.1.1 Bussar med motorer med styrd tändning (bensinmotorer).

a) *Om avgasutsläppen inte kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, t.ex. trevägskatalysator med lambdasond:*

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det inte finns någon läcka.

2. I tillämpliga fall okulärbesiktning av avgaskontrollsystemet för att kontrollera att den nödvändiga utrustningen har monterats.

Efter rimlig uppvärmningstid (med beaktande av busstillverkarens rekommendationer) mäts halten av koloxid (CO) i avgaserna (under tomgång).

Högsta tillåtna koloxidhalt i avgaserna är den som anges av busstillverkaren. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, eller om de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna beslutar att inte använda det som referensvärde, får koloxidhalten inte överstiga följande värden:

- för bussar som registrerats eller tagits i bruk för första gången mellan det datum från och med vilket de avtalslutande parterna har krävt att bussar skall uppfylla kraven i direktiv 70/220/EEG⁴ och den 1 oktober 1986: koloxid – 4,5 volymprocent.

- för bussar som registrerats eller tagits i bruk för första gången efter den 1 oktober 1986: koloxid – 3,5 volymprocent.

b) Om avgasutsläppen kontrolleras genom ett avancerat system för avgasrening, som trevägskatalysator med lambdasond:

1. Okulärbesiktning av avgassystemet för att kontrollera att det inte finns några läckor och att alla delar är kompletta.

2. Okulärbesiktning av avgaskontrollsystemet för att kontrollera att den nödvändiga utrustningen har monterats.

3. Bestämning av effektiviteten hos bussens system för avgasrening genom mätning av avgasernas lambdavärde och koloxidhalt enligt punkt 4 eller med de förfaranden som föreslås av tillverkaren och som godkänts i samband med typgodkännandet. Vid varje prov värms motorn först upp enligt busstillverkarens rekommendationer.

4. Utsläpp från avgasröret – gränsvärden

Mätning vid tomgångskörning:

Högsta tillåtna koloxidhalt i avgaserna är den som anges av busstillverkaren. Om ett sådant värde inte finns att tillgå får koloxidhalten inte överstiga 0,5 volymprocent.

Mätning vid högt tomgångsvarvtal, motorhastighet (tomgång) minst 2 000 min⁻¹:

koloxidhalt: högst 0,3 volymprocent.

Lambda: $1 \pm 0,03$ eller enligt tillverkarens specifikationer.

⁴ Rådets direktiv 70/220/EEG av den 20 mars 1970 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot luftförorening genom avgaser från motorfordon (EGT L 76, 9.3.1970, s. 1) samt rättelse (EGT L 81, 11.4.1970, s. 15), senast ändrat genom Europaparlamentets och rådets direktiv 94/12/EG (EGT L 100, 19.4.1994, s. 42).

2.1.2 Bussar med motorer med kompressionständning (dieselmotorer).

Mätning av avgasernas opacitet vid fri acceleration (från tomgång till maximivärytal). Koncentrationsnivån får inte överstiga den nivå som enligt direktiv 72/306/EEG⁵ har angivits på plattan. Om ett sådant värde inte finns att tillgå, eller om de avtalslutande parternas behöriga myndigheter beslutar att inte använda det som referensvärde, är gränsvärdena för absorptionskoefficienten följande:

Högsta absorptionskoefficient för:

- insugningsdieselmotorer = $2,5 \text{ m}^{-1}$,
- turboladdade dieselmotorer = $3,0 \text{ m}^{-1}$

eller motsvarande värden om utrustningen är av annan typ än den som används vid EG-typgodkännande.

2.1.3 Provningsutrustning

Kontrollen av bussarnas avgasutsläpp skall ske med utrustning som gör det möjligt att med noggrannhet bestämma om de gränsvärden som föreskrivs, eller som har angivits av tillverkaren, iakttas.

2.2 I tillämpliga fall skall ODB-systemet (On Board Diagnostic), som kontrollerar de utsläpps begränsande anordningarna, kontrolleras så att det fungerar ändamålsenligt.

⁵

Rådets direktiv 72/306/EEG av den 2 augusti 1972 om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om åtgärder mot utsläpp av föroreningar från dieselmotorer som används i fordon (EGT L 190, 20. 8. 1972, s. 1). Direktivet senast ändrat genom kommissionens direktiv 89/491/EEG (EGT L 238, 15.8.1989, s. 43).

BILAGA 3

Mall för kontrolldokument för tillfällig trafik som får bedrivas utan tillstånd

(Grönt papper: DIN A4 + 29,7 x 21 cm)

(Omslagets framsida)

(Text på det officiella språket eller ett av de officiella språken på den
avtalslutande parts område där transportören är etablerad)

Stat i vilken kontrolldokumentet är utfärdat

Behörig myndighet eller vederbörligen bemyndigat
organ

Häfte nr

– Internationell landskod –⁶

FÄRDBLADSHÄFTE

INTERBUS

för tillfällig internationell passagerartrafik på landsväg med buss

utställt med stöd av

– artiklarna 6 och 10 i Interbus-överenskommelsen (överenskommelse om tillfällig internationell persontransport med buss).

Transportörens för- och efternamn eller handelsbeteckning:

.....

Adress:

.....

(Ort och datum för häftets utfärdande)

(Namnunderskrift och stämpel för den myndighet eller det organ
som utfärdar häftet)

6

Belgien (B), Danmark (DK), Tyskland (D), Grekland (GR), Spanien (E), Frankrike (F), Irland (IRL), Italien (I), Luxemburg (L), Nederländerna (NL), Portugal (P), Förenade kungariket (UK), Finland (FIN), Österrike (A), Sverige (S), Bulgarien (BG), Tjeckien (CZ), Estland (EST), Ungern (H), Litauen (LT), Lettland (LV), Polen (PL), Rumänien (RO), Slovakien (SK), Slovenien (SLO) **att kompletteras.**

(Färdbladshäfte – försättsbladets framsida)

(Text på det officiella språket eller ett av de officiella språken på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad)

VIKTIGA UPPLYSNINGAR

1. Följande trafik omfattas av Interbus-överenskommelsen:

- 1) Tillfällig internationell passagerartrafik på väg, oberoende av passagerarnas nationalitet,
 - mellan två avtalsslutande parts områden, eller till och från samma avtalsslutande parts område och, i förekommande fall, i transit genom avtalsslutande eller icke avtalsslutande parts område,
 - utförd mot hyra eller ersättning av sådana transportörer som är etablerade på en avtalsslutande parts område i enlighet med den parts lagar och som innehar ett tillstånd att bedriva transport i form av tillfällig internationell busstrafik,
 - med buss som är registrerad på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad och som med hänsyn till sin konstruktion och utrustning är ägnad och avsedd att transportera fler än nio personer inbegripet föraren.
- 2) Tomkörningar med bussar i samband med sådan trafik.
- 3) I Interbus-överenskommelsen avses med "en avtalsslutande parts område", vad gäller Europeiska gemenskapen, de områden där Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen tillämpas, på de villkor som fastställs i det fördraget.
- 4) Interbus-överenskommelsen innehåller inga bestämmelser som ger transportörer etablerade på en annan avtalsslutande parts område möjlighet att bedriva tillfällig nationell trafik på en avtalsslutande parts område.
- 5) Bussar för passagerartrafik som används för kommersiell varutransport omfattas inte av överenskommelsen.
- 6) Interbus-överenskommelsen gäller inte tillfällig trafik för egen räkning.

2. För följande tillfälliga internationella trafik krävs, enligt artikel 6 i Interbus-överenskommelsen, tillstånd endast av den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad:

1. **Slutna rundresor**, dvs. resor under vilka samma grupp av passagerare befordras med samma buss under hela resan och tillbaka till utgångspunkten. Avreseorten ligger på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad.
2. **Trafik där utresan utförs med och återresan utförs utan passagerare**. Avreseorten ligger på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad.
3. **Trafik där utresan utförs utan passagerare** och där alla passagerare tas upp på samma plats, förutsatt att ett av följande villkor är uppfyllt:
 - a) Passagerarna har, genom transportkontrakt ingångna före ankomsten till den avtalsslutande part på vars område de tas upp, indelats i grupper antingen på området för en icke avtalsslutande part eller på området för en annan avtalsslutande part än den där transportören är etablerad och en annan än den där de tas upp. Passagerarna transporteras till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad.
 - b) Passagerarna har av samma transportör och på de villkor som anges i punkt 2 först transporteras till den avtalsslutande part på vars område de tas upp igen och transporteras sedan till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad.
 - c) Passagerarna har inbjudits att resa till en annan avtalsslutande parts område på bekostnad av den som utfärdat inbjudan. Passagerarna måste utgöra en homogen grupp som inte får ha bildats med denna resa som enda syfte, och de transporteras till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad.
4. För **transit** genom avtalsslutande parts områden i samband med sådan tillfällig trafik för vilken det inte krävs något tillstånd skall det inte heller krävas något tillstånd.
5. För **tomkörning** av buss, som endast används för att ersätta en buss som skadats eller fått motorstopp i samband med internationell trafik enligt denna överenskommelse, skall det inte krävas något tillstånd

När det gäller transporter utförda av transportörer som är etablerade i Europeiska gemenskapen, får avrese- eller bestämmelseorten ligga i en valfri EG-medlemsstat oberoende av i vilken medlemsstat bussen är registrerad eller transportören är etablerad.

3. Villkor för bussar

Bussar som används för att bedriva tillfällig internationell trafik enligt Interbus-överenskommelsen skall uppfylla de tekniska normerna enligt artikel 5 och bilaga 2 i den överenskommelsen.

4. Uppllysningar om hur man fyller i färdbladet

1. För varje resa som utförs inom ramen för tillfällig trafik måste transportören fylla i ett färdblad i två exemplar innan resan påbörjas.

Passagerarnas namn kan uppges i form av en i förväg uppställd förteckning på ett särskilt blad som i så fall skall bifogas färdbladet. Både förteckningen och färdbladet måste förses med transportörens stämpel eller, i förekommande fall, transportörens eller bussförarens underskrift.

För trafik där utresan görs utan passagerare kan passagerarförteckningen upprättas på ovanstående sätt då passagerarna tas upp.

Färdbladets original måste medföras i bussen under hela resan och på begäran visas upp för behörig kontrolltjänsteman.

2. Vid sådan trafik där utresan görs utan passagerare enligt punkt 4 C i färdbladet måste transportören foga följande intyg till kontrolldokumentet:

– I fall enligt 4 C1: Kopia på transportkontraktet, såvida detta krävs i berörda länder, eller ett likvärdigt dokument av vilket de viktigaste kontraktsuppgifterna framgår (i synnerhet ort, land och datum för kontraktets ingående; ort, land och datum för upptagning av passagerare; bestämmelseort och -land).

– I fall enligt 4 C2: Det färdblad som medfördes på bussen under transportörens utresa med passagerare respektive returresa utan passagerare i syfte att föra passagerarna till den avtalsslutande parts område där de skall tas upp igen.

– I fall enligt 4 C3: Själv inbjudan eller en kopia av denna.

3. Vid tillfällig trafik får passagerare inte tas upp eller släppas av under resan, om de behöriga myndigheterna inte har beviljat undantag. I så fall måste det ifrågakommande tillståndet medföras.
4. Transportören skall ansvara för att färdbladen ifylls i vederbörlig ordning. Varje färdblad skall fyllas i med textad och outplånlig skrift.
5. Färdbladshäftet kan inte överlätas.

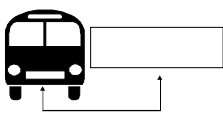
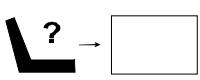
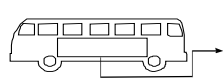
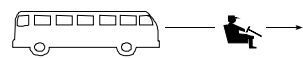
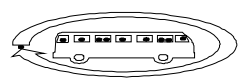
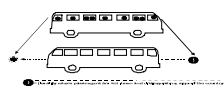

(Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad)

Häfte nr

Färdblad nr

(Stat i vilken kontrolldokumentet är utfärdat)

– Internationell landskod

| | | |
|---|---|---|
| |  |  |
| | Fordonets registreringsnummer | Antal sittplatser |
| 2 |  | |
| | Transportörens för- och efternamn eller handelsbeteckning | |
| 3 |  | 1 2 3 |
| | Förarens/förarnas namn | |
| Typ av tjänst (kryssa för tillämplig ruta och ange vid behov ytterligare information) | | |
| A |  <p>Slutna rundresor</p> |  <p>B</p> <p>Utresa med passagerare/ återresa utan passagerare</p> <p>☉ Plats där passagerarna släpps av och internationell landskod</p> |
| C | <p>Utresa utan passagerare, alla passagerare tas upp på samma plats och transporteras till det land där transportören är etablerad.</p> <p>☉ Plats där passagerarna tas upp och internationell landskod.....</p> |  |
| 4 | <p>C1</p> <p>a) Passagerarna har indelats i grupper genom ett transportkontrakt ingånget den (datum) med (resebyrå, förening osv.)</p> <p>b) Passagerarna har indelats i grupper på området för</p> <p style="margin-left: 20px;">a) en icke avtalsslutande part (statens namn)</p> <p style="margin-left: 20px;">b) en annan avtalsslutande part än den där transportören är etablerad (statens namn)</p> <p>c) Plats och avtalsslutande part där passagerarna togs upp (statens namn)</p> <p>d) för transport till den avtalsslutande part där transportören är etablerad (statens namn)</p> <p>o Kopia av transportkontrakt eller likvärdigt dokument har bifogats (se "Viktiga upplysningar" punkt 4).</p> | |

| | |
|-----------|--|
| C2 | Passagerarna har av samma transportör och genom sådan trafik som anges under B först transporterats till den avtalsslutande part på vars område de tas upp och transporteras sedan till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad. |
| | o Färdsedeln för den tidigare utresan med passagerare och för återresan utan passagerare har bifogats. |
| C3 | Passagerarna har inbjudits att resa till (platsens och statens namn) |
| | på bekostnad av den som utfärdat inbjudan. Passagerarna utgör en homogen grupp som inte har bildats med denna resa som enda syfte. Själva inbjudan (eller en kopia av den) har bifogats. |
| | Gruppen förs till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad. |

| Färdväg | Dagssträcka | | | | |
|---------|--------------------|--------------------|-----------------------|-------------------------------|---------------|
| Datum | Från plats/land | Till plats/land | km med passagerare | km med utan passagerare | Gränsöverfart |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

(Uppgifterna enligt punkt 6 får vid behov lämnas på ett särskilt blad som i så fall skall fästas vid detta dokument).

(Färdbladets baksida)

| Färdväg | Dagssträcka | | | | | |
|---------|-------------|--------------------|--------------------|-----------------------|-------------------------------|---------------|
| | Datum | Från plats/land | Till plats/land | km med passagerare | km med utan passagerare | Gränsöverfart |
| 5 | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |

| Passagerarförteckning | | | |
|-----------------------|----|----|----|
| 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 | Dag för färdbladets ifyllande | Transportörens underskrift | | | | |
| 8 | Oförutsedda ändringar | | | | | |
| 9 | Eventuella kontrollstämplar | | | | | |

Bilaga 4

Mall för ansökan om tillstånd att bedriva tillfällig internationell trafik

(Vitt papper – A4)

Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk på området av den avtalsslutande part till vilken ansökan ställs

ANSÖKAN OM TILLSTÅND

ATT BEDRIVA TILLFÄLLIG INTERNATIONELL TRAFIK

med buss mellan

avtalsslutande parter

i enlighet med artikel 7 i överenskommelsen om tillfällig

internationell persontransport med buss

(Interbus-överenskommelsen)

(Behörig myndighet hos den avtalsslutande part från vars område trafiken utgår,
dvs. där passagerare tas upp för första gången)

1. Uppgifter om den sökande:

För- och efternamn eller

handelsbeteckning:

Adress:

Stat:

Tel:

Fax:

2. Ange varför och hur den tillfälliga trafiken skall bedrivas:

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

3. Uppgifter om färdvägen:

a) Avreseort:..... Stat

b) Bestämmelseort:..... Stat

Trafikens huvudsakliga färdväg och gränsöverfarter

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

Stater vilkas område passeras i transit utan att passagerare tas upp eller släpps av

| | |
|-------|-------|
| | |
| | |
| | |

4. Datum för trafikens utförande:

5. Bussens/bussarnas registreringsnummer

.....
.....

6. Eventuella ytterligare uppgifter:

7.

(Ort och datum)

(Den sökandes underskrift)

Viktiga upplysningar

1. Transportören måste fylla i ansökningsblanketten och bifoga intyg om innehav av tillstånd att bedriva tillfällig internationell busstrafik i enlighet med artikel 1.1 a andra stycket i Interbus-överenskommelsen.
2. För annan tillfällig trafik än den som anges i artikel 6 i Interbus-överenskommelsen krävs tillstånd, dvs. för annan än följande trafik:
 1. **Slutna rundresor**, dvs. resor under vilka samma grupp av passagerare befordras med samma buss under hela resan och tillbaka till utgångspunkten. Avreseorten ligger på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad.
 2. **Trafik där utresan utförs med och återresan utförs utan passagerare**. Avreseorten ligger på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad.
 3. **Trafik där utresan utförs utan passagerare** och där alla passagerare tas upp på samma plats, förutsatt att ett av följande villkor är uppfyllt:
 - a) Passagerarna har, genom transportkontrakt ingångna före ankomsten till den avtalsslutande part på vars område de tas upp, indelats i grupper antingen på området för en icke avtalsslutande part eller på området för en annan avtalsslutande part än den där transportören är etablerad och en annan än den där de tas upp. Passagerarna transporteras till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad.
 - b) Passagerarna har av samma transportör och på de villkor som anges i punkt 2 först transporterats till den avtalsslutande part på vars område de tas upp igen och transporteras sedan till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad.
 - c) Passagerarna har inbjudits att resa till en annan avtalsslutande parts område på bekostnad av den som utfärdat inbjudan. Passagerarna måste utgöra en homogen grupp som inte får ha bildats med denna resa som enda syfte, och de transporteras till den avtalsslutande part på vars område transportören är etablerad.
4. För **transit** genom avtalsslutande parters områden i samband med sådan tillfällig trafik för vilken det inte krävs något tillstånd skall det inte heller krävas något tillstånd.
5. För **tomkörning av buss**, som endast används för att ersätta en buss som skadats eller fått motorstopp i samband med internationell trafik enligt denna överenskommelse, skall det inte krävas något tillstånd.

När det gäller transporter utförda av transportörer som är etablerade i Europeiska gemenskapen, får avrese- eller bestämmelseorten ligga i en valfri EG-medlemsstat oberoende av i vilken medlemsstat bussen är registrerad eller transportören är etablerad.

3. Ansökan skall ställas till den behöriga myndighet hos den avtalsslutande part från vars område trafiken utgår, dvs. där passagerare tas upp för första gången.
4. De bussar som används skall vara registrerade på den avtalsslutande parts område där transportören är etablerad.
5. De bussar som används för att bedriva tillfällig internationell trafik enligt Interbus- överenskommelsen skall uppfylla de tekniska normerna enligt bilaga 2 till den överenskommelsen.

Bilaga 5

Mall för ansökan om tillstånd att bedriva icke-avreglerad tillfällig trafik

(Tillstånd – sidan 1)

(Rosa papper – A4)

Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk på området av de avtalsslutande parter som utfärdar tillståndet

AVTALSSLUTANDE PART SOM
UTFÄRDAR TILLSTÅNDET

BEHÖRIG MYNDIGHET

(Stämpel)

– Internationell landskod⁷

.....

TILLSTÅND NR°

för tillfällig internationell trafik

med buss mellan

avtalsslutande parter

i enlighet med artikel 7 i överenskommelsen om tillfällig

internationell persontransport med

buss

(Interbus-överenskommelsen)

Utfärdat för:

(Transportörens för- och efternamn eller handelsbeteckning)

Adress:

Stat:

Tel:

7

Belgien (B), Danmark (DK), Tyskland (D), Grekland (GR), Spanien (E), Frankrike (F), Irland (IRL), Italien (I), Luxemburg (L), Nederländerna (NL), Portugal (P), Förenade kungariket (UK), Finland (FIN), Österrike (A), Sverige (S), Bulgarien (BG), Tjeckien (CZ), Estland (EST), Ungern (H), Litauen (LT), Lettland (LV), Polen (PL), Rumänien (RO), Slovakien (SK), Slovenien (SLO) **att kompletteras**.

Fax:

.....

(Ort och datum)

.....

(Underskrift och stämpel av den
utfärdande myndigheten)

1. Ange varför och hur den tillfälliga trafiken skall bedrivas:

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

2. Uppgifter om färdvägen:

a) Avreseort:..... Stat

b) Bestämmelseort:..... Stat

Trafikens huvudsakliga färdväg och gränsöverfarter

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

3. Datum för trafikens utförande:

4. Bussens/bussarnas registreringsnummer:

.....
.....

5. Övriga villkor:

.....
.....

6. Passagerarförteckning har bifogats.

.....

(Den utfärdande myndighetens stämpel)

Text på det officiella språket eller på ett eller flera officiella språk på området
av de avtalslutande parter som utfärdar tillståndet

Viktiga upplysningar

1. Tillståndet är giltigt för hela färden. Tillståndet får endast användas av den transportör vars namn och bussregistreringsnummer finns angivet på tillståndet.
2. Tillståndet skall medföras i bussen under hela färden och på begäran visas upp för kontrolltjänsteman.
3. Passagerarförteckningen skall bifogas detta tillstånd.

MALL FÖR DEKLARATION
AV DE AVTALSSLUTANDE PARTERNA TILL INTERBUS-ÖVERENSKOMMELSEN
OM ARTIKEL 4 OCH BILAGA 1

Villkor för yrkesmässigt bedrivande av persontransport på väg

DEKLARATION AV _____ (den avtalsslutande partens namn)

OM ARTIKEL 4 OCH BILAGA 1

1. De tre villkor som fastställs i avdelning I i rådets direktiv 96/26/EG av den 29 april 1996 om rätt att yrkesmässigt bedriva person- och godstransporter på väg och om ömsesidigt erkännande av utbildnings-, examens- och andra behörighetsbevis för att främja ett effektivt utnyttjande av dessa transportörers etableringsrätt på området för nationella och internationella transporter (*Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 124, 23.5.1996, s. 1), senast ändrat genom rådets direktiv 98/76/EG av den 1 oktober 1998 (*Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 277, 14.10.1998, s.17).

- a) har genomförts i nationell lagstiftning
genom.....(hänvisning till relevant lag),
- b) kommer att genomföras i nationell lagstiftning
.....(datum)

2. När det gäller villkoret avseende "tillräckliga ekonomiska resurser", måste transportören enligt befintlig lagstiftning förfoga över kapital och reserver till ett värde som åtminstone uppgår till

- euro (eller motsvarande nationell valuta) per fordon eller
- euro (eller motsvarande nationell valuta) per passagerarsittplats i transportörens bussar.

Det är tänkt att anpassa det belopp som anses motsvara "tillräckliga ekonomiska resurser" till kraven i direktiv 96/26/EG den(datum, eller senast den 1 januari 2005).

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. ÅTGÄRDENS BETECKNING

Rådets beslut om undertecknande av en överenskommelse mellan Europeiska gemenskapen och fjorton central- och östeuropeiska länder om tillfällig internationell persontransport med buss

2. BERÖRDA BUDGETPOSTER

A-7010

A-7031

3. RÄTTSLIG GRUND

Artikel 71 tillsammans med artikel 300.

4. ÅTGÄRDENS BETECKNING

4.1 Allmänt mål

Överenskommelsen syftar till att främja utvecklingen av de internationella transportererna inom Europa och underlätta organiserandet och utförandet av dem. Målet är att avreglera trafiken i lika hög grad som uppnåtts genom avtalet om tillfällig internationell passagerartrafik på landsväg med buss (ASOR), undertecknat i Dublin 1982. Det är nämligen inte möjligt att ansluta nya parter till det avtalet.

4.2 Period som omfattas av åtgärden och bestämmelser om förnyelse

Överenskommelsen sluts för en femårsperiod från och med dagen för ikraftträdandet. Överenskommelsens löptid skall automatiskt förlängas med fem år i taget med avseende på alla avtalsslutande parter utom dem som meddelar att de inte önskar någon förlängning.

5. KLASSIFICERING AV UTGIFTER OCH INKOMSTER

5.1 ICKE-OBLIGATORISKA UTGIFTER

5.2 DIFFERENTIERADE ANSLAG / ICKE-DIFFERENTIERADE ANSLAG

A-7010 icke-differentierade anslag

A-7031 icke-differentierade anslag

5.3 Förväntade inkomster

Ej tillämpligt.

6. TYP AV UTGIFTER ELLER INKOMSTER

– Administrativa utgifter (del A i budgeten)

7. BUDGETKONSEKVENSER

7.1 Metod för att beräkna åtgärdens totala kostnad (i förekommande fall: samband mellan de enskilda kostnaderna och den totala kostnaden)

15 experter en dag per år, vilket motsvarar 15 x 670 euro inklusive resekostnader = 10 050 euro

7.2 Kostnadernas fördelning mellan åtgärdens olika delar

Ej tillämpligt.

7.3 Driftskostnader för undersökningar, experter m.m. som omfattas av del B i budgeten

Ej tillämpligt.

7.4 Tidsplan åtagandebemyndiganden / betalningsbemyndiganden

Övergripande åtagande under rubrik A-07031 varav 10 050 euro per år för denna åtgärd.

8. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Ej tillämpligt.

9. ANALYS AV KOSTNADSEFFEKTIVITET

9.1 Särskilda och kvantifierbara mål. Målgrupp

Ej tillämpligt.

9.2 Skäl för åtgärden

Ej tillämpligt.

9.3 Uppföljning och utvärdering av åtgärden

Ej tillämpligt.

10. ADMINISTRATIVA UTGIFTER (AVSNITT III DEL A I BUDGETEN)

Behoven av personalresurser och administrativa resurser skall täckas inom ramen för det anslag som beviljats det generaldirektorat som svarar för förvaltningen.

10.1 Konsekvenser för antalet tjänster

| Typ av tjänster | | Erforderlig personal för att förvalta åtgärden | | varav | | Period |
|--|---|--|----------------------|---|----------------------|--------------|
| | | Fasta tjänster | Tillfälliga tjänster | Befintliga tjänster inom berört GD eller berörd enhet | Ytterligare tjänster | |
| Fast anställda eller tillfälligt anställda | A | 0,025 | | 0,025 | | Tills vidare |
| | B | 0,050 | | 0,050 | | |
| | C | | | | | |
| Övriga resurser | | | | | | |
| Totalt | | 0,075 | | 0,075 | | |

10.2 Total budgetkonsekvens av ytterligare personal

(euro)

| | Belopp | Beräkningsmetod |
|-----------------------------------|--------|---------------------------------|
| Fast anställda | 8 100 | 0,075 x 108 000 (enhetskostnad) |
| Tillfälligt anställda | | |
| Övriga resurser (ange budgetpost) | | |
| Totalt | 8 100 | |

Om det rör sig om tidsbegränsad åtgärd gäller beloppen åtgärdens hela löptid. Om åtgärden inte är tidsbegränsad avser beloppen 12 månader.

10.3 Ökning av andra administrativa utgifter till följd av åtgärden, särskilt kostnader i samband med kommitté- och expertmöten

(euro)

| Budgetpost (nr och rubrik) | Belopp | Beräkningsmetod |
|----------------------------|--------|--|
| A-7030 tjänsteresor | 2 000 | För de år då mötena äger rum utanför Bryssel. 1 årligt möte av den gemensamma kommittén x 2 tjänstemän x 1 000 euro |
| A-7031 | 10 050 | För de år då mötena äger rum i Bryssel. 15 nationella experter x 670 euro |
| Totalt | 12 050 | |

Om det rör sig om tidsbegränsad åtgärd gäller beloppen åtgärdens hela löptid. Om åtgärden inte är tidsbegränsad avser beloppen 12 månader.