SEJM
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
IV kadencja
Prezes Rady Ministrów
RM 10-163-02

Druk nr 853
Warszawa, 26 sierpnia 2002 r.

Pan
Marek Borowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

- **o ratyfikacji Umowy w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS).**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Spraw Zagranicznych oraz Minister Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku

(-) Leszek Miller

Projekt

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości

W dniu 11 grudnia 2000 r. została podpisana w Brukseli Umowa w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (umowa INTERBUS).

Po zaznajomieniu się z powyższą Umową w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie, dnia 2002 r.

PREZYDENT
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Aleksander Kwaśniewski

PREZES RADY MINISTRÓW

Leszek Miller

8-33-iw

P r o j e k t

U S T A W A

z dnia

o ratyfikacji Umowy w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS).

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Umowy w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS), podpisanej w Brukseli w dniu 11 grudnia 2000 r.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

W dniu 11 grudnia 2000 r., w Sekretariacie Generalnym Rady Unii Europejskiej w Brukseli nastąpiło podpisanie Umowy w sprawie Międzynarodowych Okazjonalnych Przewozów Pasażerów Autokarami i Autobusami (Umowa INTERBUS). W imieniu Rządu Rzeczypospolitej Polskiej, z pełnomocnictwa Prezesa Rady Ministrów, Umowę podpisał Podsekretarz Stanu w b. Ministerstwie Transportu i Gospodarki Morskiej (MTiGM).

Umowa INTERBUS obejmuje 11 rozdziałów i 34 artykuły, w tym: zakres, definicje, warunki mające zastosowanie wobec przewoźników w drogowym transporcie pasażerskim, dostęp do rynku, przepisy socjalne, przepisy celne i podatkowe, dokumenty kontrolne w przewozach okazjonalnych, kontrole, sankcje i wzajemną pomoc, zakres działania i uprawnienia Komisji Mieszanej, przepisy ogólne i końcowe. Do Umowy INTERBUS jest załączonych 5 Załączników, stanowiących jej integralna część oraz wzór Deklaracji odnośnie artykułu 4 i Załącznika 1 – do złożenia przez Umawiające się Strony (w przypadku niespełnienia w określonym w Umowie czasie kryteriów jakościowych dostępu do zawodu i, odrębnie – warunku kondycji finansowej).

Art. 27 Umowy INTERBUS przewiduje, że zostanie ona zatwierdzona lub ratyfikowana przez sygnatariuszy zgodnie z ich własnymi procedurami. Z art. 28 wynika, że niniejsza Umowa wejdzie w życie w odniesieniu do Umawiających się Stron, które ją zatwierdziły lub ratyfikowały, w przypadku gdy będą to co najmniej cztery Umawiające się Strony, włączając w to Wspólnoty Europejskie.

Umowa INTERBUS, negocjowana w układzie wielostronnym z udziałem i z inicjatywy Komisji Europejskiej, jest wypełnieniem zobowiązań wynikających z Układu Europejskiego ustanawiającego stowarzyszenie między Rzecząpospolitą Polską, z jednej strony, a Wspólnotami Europejskimi i ich Państwami Członkowskimi, z drugiej strony (sporządzonego w Brukseli dnia 16 grudnia 1991 r. – Dz. U. z 1994 r. Nr 11, poz. 38 z późn. zmianami) – art. 68 dotyczący harmonizacji prawa.

Ponadto, Umowa INTERBUS inkorporuje rozwiązania przyjęte przez Umowę o międzynarodowych okazjonalnych przewozach osób transportem drogowym wykonywanym autokarami lub autobusami (Umowa ASOR z 1982 r.), oraz Rezolucję Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT) o międzynarodowych przewozach osób autobusami i autokarami (zatwierdzoną przez Radę Ministrów EKMT w 1995 r.).

Celem związania RP Umową INTERBUS jest zapewnienie zharmonizowanej liberalizacji określonych rodzajów międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów, ujednolicenie procedur wymaganych przy realizacji międzynarodowych przewozów okazjonalnych o charakterze przewozów niezliberalizowanych oraz zapewnienie wysokiego stopnia harmonizacji warunków technicznych dot. pojazdów i wymagań socjalnych – dotyczących pracy kierowców wykonujących te przewozy.

Umowa INTERBUS nakłada na państwa będące jej stronami wdrożenie określonych przepisów wspólnotowego acquis communautaire, a w szczególności Dyrektywy Rady (WE) 96/26 zmienionej Dyrektywą 98/76 w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika, Dyrektywy Rady (WE) 96/96 dotyczącej badań technicznych pojazdów, dyrektywy Rady (EWG) 92/6 w sprawie montowania i stosowania urządzeń ograniczających prędkość pojazdów, Dyrektywy Rady (WE) 96/53 określającej maksymalne dopuszczalne wymiary, masy i naciski osi pojazdów, Rozporządzenia Rady (EWG) 3821/85 z późniejszymi zmianami, w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym.

Wykonywanie międzynarodowych okazjonalnych przewozów osób transportem drogowym jest uregulowane obecnie w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz.U. Nr 125, poz. 1371) oraz w zawartych przez Polskę umowach dwustronnych o międzynarodowych przewozach drogowych (umowy te nie były ratyfikowane lecz zatwierdzane przez Radę Państwa b. PRL lub Radę Ministrów RP).

Art. 25 Umowy przewiduje, że jej postanowienia zastąpią odpowiednie przepisy umów bilateralnych zawartych między Umawiającymi się Stronami oraz między nimi a państwami członkowskimi Unii Europejskiej (z zastrzeżeniem art. 6 Załącznika 2, zgodnie z którym bardziej rygorystyczne przepisy techniczne, zawarte w umowach i porozumieniach bilateralnych między państwami członkowskimi Unii Europejskiej a

Umawiającymi się Stronami Umowy INTERBUS, mogą być stosowane do dnia 31 grudnia 2006 r.).

Jednocześnie, pozostawia się do decyzji państwa-Strony Umowy sprawę utrzymania (lub nie) zezwolenia międzynarodowych okazjonalnych przewozów niezliberalizowanych z obowiązku posiadania zezwolenia, jeżeli było to przewidziane na podstawie obowiązujących umów i porozumień bilateralnych.

Umowa INTERBUS nie precyzuje, w jakim trybie realizowane będzie zastąpienie wspomnianych wyżej „odpowiednich" przepisów umów bilateralnych, odwołuje się natomiast do Komisji Mieszanej, która zostanie przez każde państwo poinformowana, czy na jego terytorium będą stosowane przepisy Umowy INTERBUS, czy pozostają w mocy odpowiednie przepisy umów i porozumień bilateralnych.

W przypadku Polski, dotyczy to następujących umów o międzynarodowych przewozach drogowych:

1. Porozumienia między Ministerstwem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Federalnym Ministerstwem Nauki i Transportu Republiki Austrii o nieregularnych międzynarodowych przewozach osób w transporcie drogowym z dnia 4 grudnia 1997 r.,
2. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Ludowej Republiki Bułgarii o międzynarodowych przewozach drogowych podróżnych i ładunków z dnia 22 grudnia 1972 r.,
3. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Belgii o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 30 października 1968 r.,
4. Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Chorwacji o międzynarodowych przewozach drogowych osób i ładunków z dnia 30 września 1994 r.,
5. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 8 grudnia 1970 r.,

6. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Danii o międzynarodowych przewozach drogowych podróżnych i ładunków z dnia 18 lutego 1972 r.,
7. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Finlandii o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 18 października 1969 r.,
8. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Francuskiej o międzynarodowych przewozach drogowych podróżnych i ładunków z dnia 3 marca 1968 r.,
9. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Greckiej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 30 sierpnia 1977 r.,
10. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Hiszpanii o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 1 marca 1978 r.,
11. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Holandii o międzynarodowych przewozach drogowych podróżnych i ładunków z dnia 16 marca 1970 r.,
12. Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Litewskiej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 18 marca 1992 r.,
13. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Wielkiego Księstwa Luksemburga o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 26 kwietnia 1989 r.,
14. Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Łotewskiej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 1 lipca 1992 r.,
15. Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Mołdowy o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 11 grudnia 1997 r.,
16. Porozumienia między Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej a Federalnym Ministrem Komunikacji Republiki Federalnej Niemiec w sprawie międzynarodowych przewozów drogowych

podróżnych i ładunków z dnia 11 września 1969 r. w brzmieniu nadanym porozumieniem z dnia 8 listopada 1991 r. (tekst ujednolicony),

17. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Portugalskiej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 22 kwietnia 1986 r.,
18. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Socjalistycznej Republiki Rumunii o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 29 stycznia 1968 r.,
19. Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Słowackiej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 16 kwietnia 1998 r.,
20. Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Słowenii o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 28 czerwca 1996 r.
21. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Królestwa Szwecji o międzynarodowych przewozach drogowych podróżnych i ładunków z dnia 4 kwietnia 1968 r.,
22. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Turcji o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 9 września 1977 r.,
23. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Węgierskiej Republiki Ludowej o międzynarodowej komunikacji samochodowej z dnia 18 lipca 1965 r.,
24. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Północnej Irlandii o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 26 września 1975 r.
25. Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Włoskiej o międzynarodowych przewozach drogowych z dnia 13 lipca 1968 r.

Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2002 r., przewiduje stopniowe dochodzenie do wymaganego poziomu zabezpieczenia (określonego w art. 3 ust. 3 Dyrektywy Rady (WE) 96/26 z 29 kwietnia 1996 r. – z późniejszymi zmianami dokonanymi przez Dyrektywę Rady (WE)

98/76 z 1 października 1998 r. – w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu towarowego i przewoźnika drogowego transportu pasażerskiego oraz w sprawie wzajemnego uznawania dyplomów, certyfikatów oraz innych dowodów kwalifikacji formalnych, mających na celu umożliwienie przewoźnikowi swobody realizowania przewozów krajowych i międzynarodowych). Przepis ten zostanie w pełni wdrożony do prawa polskiego z dniem 1 stycznia 2004 r. Jeżeli ratyfikacja Umowy INTERBUS zakończy się wcześniej, Polska – w związku z postanowieniami artykułu 4 Umowy – będzie zobowiązana do złożenia stosownej Deklaracji, zgodnej ze wzorem określonym w Umowie.

Postanowienia niniejszej Umowy będą dotyczyć grupy polskich przewoźników transportu drogowego wykonujących międzynarodowe okazjonalne przewozy pasażerów autobusami[1]. Przewoźnikiem drogowym w rozumieniu polskich przepisów jest przedsiębiorca (osoba fizyczna, osoba prawna lub nie mająca osobowości prawnej spółka prawa handlowego) uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego.

W świetle obowiązujących przepisów prawnych istnieje możliwość wyboru trybu związania Rzeczypospolitej Polskiej umowa międzynarodową, tj. ratyfikacji lub zatwierdzenia. Związanie RP Umową INTERBUS nastąpi w drodze ratyfikacji, za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, ponieważ spełnia ona przesłanki określone w art. 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji RP z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483). Postanowienia Umowy regulują kwestie z zakresu międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów, dotyczące spraw uregulowanych m.in. w ustawie z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. Nr 125, poz. 1371), ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602 z póź. zmian.), ustawie z dnia 9 stycznia 1997 r. – Kodeks celny (Dz. U. z 2001 r. Nr 75, poz. 802) – stanowią zatem materię ustawową w rozumieniu postanowień Konstytucji.

Biorąc pod uwagę zakres przedmiotowy Umowy INTERBUS proponowany tryb związania Umową jest w pełni uzasadniony.

---

[1] Zarówno niniejsza Umowa INTERBUS, jak i inne przepisy wspólnotowe posługują się pojęciami „autokar" i „autobus", definiując je jako pojazdy, które ze względu na swoją konstrukcję i wyposażenie, są przystosowane do przewozu więcej niż 9 osób – włączając w to kierowcę, co odpowiada polskiej

Wejście w życie niniejszej Umowy nie pociągnie za sobą wydatków finansowych dla budżetu państwa.

Umowa nie wymaga środków prawnych, których przyjęcie jest konieczne do jej wykonania.

24/8/tg

definicji „autobusu”, zawartej w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. Nr 98, poz. 602, z późn. zmianami).

SEKRETARZ
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ
SEKRETARZ STANU
W MINISTERSTWIE SPRAW ZAGRANICZNYCH

Prof. dr hab. Danuta Hübner
Sekr. Min. DH/2606/2002/DPE/jg

Warszawa, 14 sierpnia 2002 r.

Pan
Aleksander Proksa
Sekretarz Rady Ministrów

Opinia o zgodności projektów:

1. **uchwały Rady Ministrów w sprawie przedłożenia Umowy w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS) do ratyfikacji,**
2. **ustawy o ratyfikacji Umowy w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS), podpisanej w Brukseli w dniu 11 grudnia 2000r,**

z prawem Unii Europejskiej, wyrażona na podstawie art. 2 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Minister Danutę Hübner, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej.

W związku z przedłożonymi projektami:

- uchwały Rady Ministrów w sprawie przedłożenia Umowy w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS) do ratyfikacji (pismo nr RM-111-154-02),
- ustawy o ratyfikacji Umowy w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS), podpisanej w Brukseli w dniu 11 grudnia 2000r (pismo nr RM –10-163-02),

uprzejmie informuję, iż do ww. projektów nie zgłaszam uwag.

Jednocześnie, odnosząc się do Umowy w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS), dołączonej do ww. projektów, pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

1. Materia objęta Umową INTERBUS dotyczy m.in. zagadnień regulowanych w Tytule V Traktatu Ustanawiającego Wspólnoty Europejskie (Dz. Urz. WE Nr L 2985). Art. 3 ust. 1 pkt f Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską (TWE) wymienia transport jako jedną z dziedzin, w której Wspólnota Europejska jest kompetentna do podejmowania odpowiednich działań. Natomiast zgodnie z treścią art. 181 (dawniej art. 130y) Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską (po zmianach wprowadzonych Traktatem Amsterdamskim), zarówno Wspólnota jak i państwa członkowskie powinny podejmować – w celu realizacji polityk Wspólnoty – współpracę zarówno z krajami trzecimi, jak i właściwymi organizacjami międzynarodowymi. Państwa członkowskie posiadają ponadto

uprawnienie do zawierania umów międzynarodowych oraz do uczestnictwa w odpowiednich organizacjach międzynarodowych.

2. Układ Europejski w art. 81 przewiduje rozwijanie i intensyfikowanie wzajemnej współpracy w zakresie transportu, między innymi w celu umożliwienia Polsce wprowadzenia ułatwień w ruchu pasażerskim i towarowym poprzez usuwanie przeszkód natury administracyjnej, technicznej oraz innych. Jednocześnie należy podkreślić, że Układ Europejski nie zabrania zawierania umów międzynarodowych o współpracy w dziedzinie transportu z państwami trzecimi.

3. Ponadto należy zauważyć, iż Umowa INTERBUS nakłada na państwa będące jej stronami wdrożenie określonych przepisów *acquis communautaire* w tym m.in.:

- Dyrektywy Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 roku w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w pewnych kategoriach pojazdów mechanicznych we Wspólnocie (Dz. Urz. WE Nr L 57, 02.03.1992),
- Dyrektywy Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu drogowego przewoźnika towarowego i drogowego przewoźnika osobowego oraz w sprawie wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dowodów kwalifikacji formalnych w celu umożliwienia im korzystania z prawa swobody prowadzenia krajowej i międzynarodowej działalności transportowej (Dz. U. WE nr L 124, 23/05/1996), zmienionej Dyrektywą Rady 98/76/WE z 1 października 1998 r. (Dz. U. WE nr L 277, 14/10/1998),
- Dyrektywy Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. w sprawie określenia maksymalnych wymiarów poszczególnych pojazdów kołowych w ruchu krajowym i ponadgranicznym na obszarze Wspólnoty oraz określenia maksymalnych ciężarów w ruchu ponadgranicznym (Dz. Urz. L 235, 17.09.1996),
- Dyrektywy Rady 96/96/WE z dnia 20 grudnia 1996 roku w sprawie ujednolicenia przepisów prawnych państw członkowskich dotyczących nadzoru technicznego nad pojazdami mechanicznymi i przyczepami pojazdów mechanicznych (Dz. Urz. WE Nr L 046, 17.02.1997),
- Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 3821/85 z 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym (Dz. Urz. WE nr L 370, 31.12.1985).

Ponadto należy podkreślić, iż zawieranie umów oraz ratyfikowanie konwencji międzynarodowych jest jednym ze środków o charakterze ogólnym, podejmowanym przez państwa członkowskie Unii Europejskiej w celu wypełnienia zobowiązań wynikających zarówno z poszczególnych postanowień Traktatu, jak i z działań podejmowanych przez organy Wspólnoty. Według dyspozycji Artykułu 10 Traktatu Ustanawiającego Wspólnotę Europejską, państwa członkowskie powinny powstrzymać się od podejmowania wszelkich działań, które mogłyby zagrażać realizacji celów tego Traktatu.

4. **W konkluzji stwierdzam, że Umowa w sprawie międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerów autokarami i autobusami (Umowa INTERBUS), jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.**

Z poważaniem
z up. Szefa Komitetu Integracji Europejskiej
PODSEKRETARZ STANU

Do uprzejmej wiadomości:

Pan Włodzimierz Cimoszewicz
Minister Spraw Zagranicznych

UMOWA

W SPRAWIE MIĘDZYNARODOWYCH OKAZJONALNYCH PRZEWOZÓW PASAŻERÓW AUTOKARAMI I AUTOBUSAMI

(UMOWA INTERBUS)

Za zgodność tłumaczenia z oryginałem:

UMAWIAJĄCE SIĘ STRONY:

MAJĄC NA UWADZE pragnienie promowania rozwoju transportu międzynarodowego w Europie, a w szczególności ułatwiania jego organizacji i funkcjonowania;

MAJĄC NA UWADZE pragnienie ułatwiania turystyki i wymiany kulturalnej pomiędzy Umawiającymi się Stronami;

ZWAŻYWSZY, że Umowa w sprawie Międzynarodowych Drogowych Przewozów Pasażerskich w formie Okazjonalnych Przewozów Autokarami i Autobusami (ASOR), podpisana w Dublinie 26 maja 1982 roku nie przewiduje żadnej możliwości przystąpienia nowych Stron;

ZWAŻYWSZY, że należy zachować doświadczenia i liberalizację osiągnięte dzięki wspomnianej Umowie;

ZWAŻYWSZY, że wskazane jest zapewnienie zharmonizowanej liberalizacji niektórych międzynarodowych przewozów okazjonalnych wykonywanych autobusami i autokarami oraz operacji tranzytowych w tym zakresie;

ZWAŻYWSZY, że wskazane jest zapewnienie zharmonizowanych zasad proceduralnych w określonych niezliberalizowanych międzynarodowych przewozach okazjonalnych, których wykonywanie nadal podlega obowiązkowi zezwolenia;

ZWAŻYWSZY, że istnieje konieczność zapewnienia wysokiego stopnia harmonizacji warunków technicznych mających zastosowanie do autobusów i autokarów wykonujących międzynarodowe przewozy okazjonalne między Umawiającymi się Stronami w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ochrony środowiska;

ZWAŻYWSZY, że istnieje konieczność stosowania przez Umawiające się Strony jednolitych środków w zakresie pracy załóg autobusów i autokarów uczestniczących w międzynarodowym transporcie drogowym;

ZWAŻYWSZY, że jest wskazane zapewnienie harmonizacji warunków dostępu do zawodu przewoźnika w drogowym transporcie pasażerskim;

ZWAŻYWSZY, że zasadę niedyskryminacji ze względu na narodowość lub siedzibę przewoźnika, czy też na miejsce rozpoczęcia lub zakończenia przewozu autobusem lub autokarem, należy traktować jako podstawowy warunek mający zastosowanie przy świadczeniu usług w transporcie międzynarodowym;

ZWAŻYWSZY, że w celu ułatwienia i uproszczenia procedur inspekcji, istnieje konieczność zapewnienia jednolitych wzorów dokumentów transportowych, takich jak dokumenty kontrolne w zliberalizowanych przewozach okazjonalnych jak również zezwolenie oraz wniosek o zezwolenie na świadczenie niezliberalizowanych przewozów;

ZWAŻYWSZY, że istnieje konieczność zapewnienia określonych zharmonizowanych środków umożliwiających egzekwowanie niniejszej Umowy, a zwłaszcza w zakresie procedur kontrolnych, kar oraz wzajemnej pomocy;

ZWAŻYWSZY, że dla właściwego egzekwowania oraz możliwości wprowadzania pewnych technicznych zmian w Załącznikach, stosowne będzie ustanowienie określonych procedur zarządzania niniejszą Umową;

ZWAŻYWSZY, że niniejsza Umowa powinna być otwarta dla przyszłych członków Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu oraz pewnych innych państw europejskich;

STRONY PODJĘŁY DECYZJĘ o ustanowieniu jednolitych zasad wykonywania międzynarodowych pasażerskich przewozów okazjonalnych autobusami i autokarami;

I UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

ROZDZIAŁ I

ZAKRES I DEFINICJE

ARTYKUŁ 1

Zakres

1. Niniejsza Umowa będzie miała zastosowanie:

(a) do międzynarodowych okazjonalnych przewozów drogowych pasażerów, bez względu na ich narodowość:

- pomiędzy terytoriami dwóch Umawiających się Stron, lub rozpoczynających i kończących się na terytorium tej samej Umawiającej się Strony oraz, w miarę potrzeby w trakcie takich przewozów, w tranzycie przez terytorium innej Umawiającej się Strony lub przez terytorium strony innej niż Umawiająca się Strona;

- realizowanych przez wynajętych lub wynagradzanych przewoźników transportowych (transport zarobkowy) mających siedzibę w Umawiającej się Stronie, zgodnie z jej prawem i posiadających licencję na wykonywanie międzynarodowych przewozów okazjonalnych autobusem i autokarem;

- wykorzystujących autobusy i autokary zarejestrowane w Umawiającej się Stronie, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

(b) do przejazdów pustych autobusów i autokarów związanych z tymi przewozami.

2. Żaden z przepisów niniejszej Umowy nie będzie interpretowany jako dający możliwość wykonywania krajowych przewozów okazjonalnych na terytorium Umawiającej się Strony przez przewoźników mających siedzibę w innej Umawiającej się Stronie.

3. Wykorzystanie autobusów i autokarów zaprojektowanych do przewozu pasażerów, w zarobkowym transporcie rzeczy, jest wyłączone z zakresu niniejszej Umowy.

4. Niniejsza Umowa nie dotyczy przewozów okazjonalnych na własny rachunek.

ARTYKUŁ 2

Niedyskryminacja

Umawiające się Strony zapewnią stosowanie zasady niedyskryminacji ze względu na narodowość lub siedzibę przewoźnika, czy też na miejsce rozpoczęcia lub zakończenia przewozu autobusem lub autokarem, w szczególności w zakresie przepisów podatkowych określonych w Rozdziale VI, jak też kontroli i kar określonych w Rozdziale IX.

ARTYKUŁ 3

Definicje

Dla celów niniejszej Umowy będą miały zastosowanie poniższe definicje:

1. „Autobusy i autokary” są to pojazdy, które ze względu na konstrukcję i wyposażenie przystosowane są do przewozu więcej niż dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, i są do tego celu przeznaczone.

2. „Międzynarodowe przewozy okazjonalne” są to przewozy pomiędzy terytoriami co najmniej dwóch Umawiających się Stron, nie mieszczące się ani w definicji przewozów regularnych i specjalnych przewozów regularnych, ani w definicji przewozów wahadłowych. Takie przewozy mogą być wykonywane z pewnym zakresem częstotliwości, co nie powoduje utraty przez nie charakteru przewozu okazjonalnego.

3. „Przewozy regularne” są to przewozy umożliwiające przewóz pasażerów z określoną częstotliwością oraz po określonych trasach, w czasie którego pasażerowie mogą być zabierani lub wysadzani we wcześniej określonych miejscach zatrzymania. Przewozy regularne mogą podlegać obowiązkowi respektowania uprzednio określonych rozkładów jazdy i taryf.

4. „Specjalne przewozy regularne” są to przewozy, niezależnie od tego przez kogo organizowane, umożliwiające przewóz określonych kategorii pasażerów z wyłączeniem innych pasażerów, o ile takie przewozy są wykonywane stosownie do warunków określonych w ustępie 3. Specjalne przewozy regularne będą obejmowały:

- przewóz pracowników pomiędzy miejscem ich zamieszkania a miejscem zatrudnienia;

- przewóz uczniów szkolnych i studentów do i z instytucji oświatowej.

Fakt zróżnicowania tych przewozów w zależności od potrzeb użytkowników nie ma wpływu na ich zakwalifikowanie jako przewozy regularne.

5. (1) „Przewozy wahadłowe” są to przewozy o charakterze powtarzających się podróży tam i z powrotem, w ramach których wcześniej utworzone grupy pasażerów przewożone są z jednego miejsca początkowego do jednego miejsca docelowego. Każda grupa, składająca się z pasażerów, którzy odbyli podróż "tam", zostanie później przewieziona z powrotem do miejsca początkowego przez tego samego przewoźnika.

Miejsce początkowe oraz miejsce docelowe oznaczają, odpowiednio, miejsce rozpoczęcia podróży oraz miejsce zakończenia podróży, łącznie - w każdym przypadku - z okolicznymi miejscowościami w promieniu 50 km.

(2) W trakcie przewozów wahadłowych nie jest dozwolone zabieranie ani wysadzanie żadnych pasażerów.

(3) Pierwsza podróż z powrotem oraz ostatnia podróż „tam” w serii przewozów wahadłowych, odbywać się będzie bez pasażerów.

(4) Jednakże, na zakwalifikowanie operacji transportowej jako przewozy wahadłowe nie będzie miał wpływu fakt, że za zgodą właściwych władz Umawiającej się Strony lub Umawiających się Stron:

- pasażerowie, niezależnie od przepisów punktu (1), w drodze powrotnej przewożeni są z inną grupą lub przez innego przewoźnika,

- pasażerowie, niezależnie od przepisów punktu (2), zabierani są lub wysadzani na trasie,

- niezależnie od przepisów punktu (3), pierwsza podróż "tam" oraz ostatnia podróż z powrotem w serii przewozów wahadłowych, odbywa się bez pasażerów.

6. „Umawiające się Strony” są to ci sygnatariusze, dla których niniejsza Umowa ma charakter wiążący i obowiązujący.
Niniejsza Umowa ma zastosowanie do tych terytoriów, wobec których ma zastosowanie Traktat o utworzeniu Wspólnot Europejskich, oraz do BOŚNI-HERCEGOWINY, BUŁGARII, CHORWACJI, CZECH, ESTONII, WĘGIER, ŁOTWY, LITWY, MOŁDAWII, POLSKI, RUMUNII, SŁOWACJI, SŁOWENII, TURCJI, o ile zawarły one niniejszą Umowę.

7. „Właściwymi Władzami” są te władze państw członkowskich Wspólnot oraz innych Umawiających się Stron, które wyznaczone zostały do realizowania zadań określonych w Rozdziałach V, VI, VII, VIII oraz IX niniejszej Umowy.

8. „Tranzyt” oznacza część operacji transportowej przebiegającej przez terytorium Umawiającej się Strony, bez zabierania lub wysadzania pasażerów.

ROZDZIAŁ II

WARUNKI MAJĄCE ZASTOSOWANIE WOBEC PRZEWOŹNIKÓW W DROGOWYM TRANSPORCIE PASAŻERSKIM

ARTYKUŁ 4

1. Umawiające się Strony zastosują, o ile jeszcze tego nie uczyniły, przepisy odpowiadające przepisom określonym w Dyrektywie Wspólnot Europejskich, o której mowa w Załączniku 1.

2. W zakresie warunków dotyczących odpowiedniej kondycji finansowej, o których mowa w Artykule 3 ustęp 3 tej Dyrektywy, Umawiające się Strony mogą stosować minimalny dostępny kapitał oraz rezerwy niższe od kwoty ustalonej w punkcie (c) ustępu 3, do dnia 1 stycznia 2003, a nawet do 1 stycznia 2005, w tym ostatnim przypadku - pod warunkiem złożenia odpowiedniej deklaracji w momencie ratyfikacji niniejszej Umowy, nie naruszając przepisów zawartych w Układzie Europejskim ustanawiającym stowarzyszenie pomiędzy Wspólnotami Europejskimi oraz ich państwami członkowskimi a określonymi Umawiającymi się Stronami niniejszej Umowy.

ROZDZIAŁ III

WARUNKI TECHNICZNE MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO POJAZDÓW

ARTYKUŁ 5

Autobusy i autokary wykorzystywane w międzynarodowych przewozach okazjonalnych objętych niniejszą Umową będą odpowiadały standardom technicznym określonym w Załączniku 2.

ROZDZIAŁ IV

DOSTĘP DO RYNKU

ARTYKUŁ 6

Zliberalizowane przewozy okazjonalne

Poniższe przewozy okazjonalne wykonywane na terytorium którejkolwiek z Umawiających się Stron innej niż Strona, w której przewoźnik ma swoją siedzibę, będą zwolnione z obowiązku zezwolenia:

1. Przewozy przy drzwiach zamkniętych, oznaczają przewozy, w trakcie których ten sam autobus lub autokar jest wykorzystywany do przewozu tej samej grupy pasażerów na całej trasie podróży, oraz do przywiezienia ich z powrotem do miejsca początkowego. Miejsce początkowe znajduje się na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

2. Przewozy z pasażerami "tam" i bez pasażerów - z powrotem. Miejsce początkowe znajduje się na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

3. Przewozy, w czasie których podróż "tam" odbywa się bez pasażerów i wszyscy pasażerowie są zabierani z tego samego miejsca, o ile spełniony jest jeden z poniższych warunków:

   (a) pasażerowie tworzą grupy - na terytorium strony innej niż Umawiająca się Strona lub Strony Umawiającej się innej niż ta, w której przewoźnik ma swoją siedzibę lub Strony, skąd pasażerowie są zabierani; grupy pasażerów powstają na mocy umów przewozu zawartych przed ich przybyciem na terytorium tej Umawiającej się Strony. Pasażerowie są przewożeni na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę;

   (b) pasażerowie zostali wcześniej przywiezieni, przez tego samego przewoźnika w okolicznościach określonych w ustępie 2, na terytorium Umawiającej się Strony, skąd są ponownie zabierani i przewożeni na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę;

(c) pasażerowie zostali zaproszeni do podróży na terytorium innej Umawiającej się Strony, przy czym koszt transportu jest ponoszony przez osobę wystawiającą zaproszenie. Tacy pasażerowie muszą stanowić jednolitą grupę, która nie została utworzona wyłącznie w celu podjęcia tej właśnie podróży, i która jest wwożona na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

Z obowiązku zezwolenia będą także zwolnione:

4. Przewozy tranzytowe przez terytorium Umawiających się Stron, wykonywane w związku z przewozami okazjonalnymi zwolnionymi z zezwolenia.

5. Puste autobusy i autokary przeznaczone do wykorzystania wyłącznie w celu wymiany autobusu lub autokaru uszkodzonego lub zniszczonego podczas wykonywania przewozu międzynarodowego objętego niniejszą Umową.

W przewozach wykonywanych przez przewoźników transportowych mających siedzibę we Wspólnotach Europejskich, punkty początkowy i/lub końcowy przewozów mogą znajdować się w każdym państwie członkowskim Wspólnot Europejskich, niezależnie od tego w którym państwie członkowskim zarejestrowany jest autobus lub autokar, lub w którym przewoźnik ma swoją siedzibę.

ARTYKUŁ 7

Niezliberalizowane przewozy okazjonalne

1. Przewozy okazjonalne inne niż te, o których była mowa w Artykule 6 będą podlegały obowiązkowi zezwolenia, zgodnie z Artykułem 15.

2. W przewozach wykonywanych przez przewoźników transportowych mających siedzibę we Wspólnotach Europejskich, punkty początkowy i/lub końcowy przewozów mogą znajdować się w każdym państwie członkowskim Wspólnot Europejskich, niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim zarejestrowany jest autobus lub autokar, lub w którym przewoźnik ma swoją siedzibę.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY SOCJALNE

ARTYKUŁ 8

Umawiające się Strony niniejszej Umowy przystąpią, o ile jeszcze tego nie uczyniły, do Umowy Europejskiej dotyczącej pracy załóg pojazdów wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe (AETR) z 1 lipca 1970 roku, z późniejszymi zmianami, lub będą stosowały Rozporządzenia Wspólnot 3820/85 oraz 3821/85 w zakresie obowiązującym w dniu wejścia w życie niniejszej Umowy.

ROZDZIAŁ VI

PRZEPISY CELNE I PODATKOWE

ARTYKUŁ 9

1. Autobusy i autokary uczestniczące w operacjach transportowych zgodnie z niniejszą Umową, będą zwolnione z wszelkich podatków od pojazdów i opłat nakładanych z tytułu poruszania się lub posiadania pojazdów oraz z podatków lub opłat specjalnych nakładanych na operacje transportowe na terytorium pozostałych Umawiających się Stron.

Autobusy i autokary nie będą zwolnione z podatków od paliw silnikowych, VAT od usług transportowych oraz od opłat drogowych i opłat za użytkowanie infrastruktury.

2. Umawiające się Strony zapewnią, że opłaty drogowe oraz inne formy opłat za użytkowanie infrastruktury nie będą nakładane jednocześnie za użytkowanie tego samego odcinka drogi. Jednakże, Umawiające się Strony mogą także - obok opłat za użytkowanie infrastruktury - nałożyć opłaty drogowe na tych odcinkach sieci, gdzie znajdują się mosty, tunele i przejścia przez góry.

3. Paliwo do autobusów i autokarów, znajdujące się w zbiornikach paliwowych zainstalowanych w tym celu przez producenta, i w żadnym wypadku nie więcej niż 600 litrów, oraz oleje i smary znajdujące się w autobusach i autokarach wyłącznie w celu ich eksploatacji, będą zwolnione z ceł importowych oraz wszelkich innych podatków i płatności nakładanych w Umawiających się Stronach.

4. Komisja Mieszana utworzona z mocy Artykułu 23 sporządzi listę podatków dotyczących transportu drogowego pasażerów przewożonych autobusami i autokarami, nakładanych w każdej Umawiającej się Stronie. Taka lista wymieniać będzie podatki, o których mowa w pierwszym akapicie ustępu 1 niniejszego Artykułu, które mogą być nakładane jedynie w Umawiającej się Stronie, w której pojazd jest zarejestrowany. Lista ta wymieniać będzie również podatki, o których mowa w drugim akapicie ustępu 1 niniejszego Artykułu, które mogą być nakładane w Umawiających się Stronach innych niż ta, w której pojazd jest zarejestrowany. Umawiające się Strony, które zastąpią którykolwiek z podatków wymieniony na wspomnianej liście innym podatkiem o tym samym lub innym charakterze, powiadomią o tym Komisję Mieszaną w celu wprowadzenia niezbędnych poprawek.

5. Części zamienne oraz narzędzia importowane w celu naprawy uszkodzonego autobusu lub autokaru, wykorzystywanego do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, będą zwolnione z ceł oraz wszelkich podatków i opłat w momencie ich importu na terytorium danej Umawiającej się Strony, na warunkach określonych w jej przepisach dotyczących czasowego dopuszczenia takich towarów. Części zamienne, które zostały zastąpione, powinny być re-eksportowane lub zniszczone pod kontrolą właściwych władz celnych danej Umawiającej się Strony.

ROZDZIAŁ VII

DOKUMENTY KONTROLNE W PRZEWOZACH OKAZJONALNYCH ZWOLNIONYCH Z OBOWIĄZKU ZEZWOLENIA

ARTYKUŁ 10

Wykonywanie przewozów, o których mowa w Artykule 6 odbywać się będzie na podstawie dokumentu kontrolnego wydanego przez właściwe władze lub przez inną upoważnioną jednostkę Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

ARTYKUŁ 11

1. Dokument kontrolny będzie miał formę książeczki zawierającej 25 formularzy jazdy, każdy w dwóch egzemplarzach, dających się odłączyć. Dokument kontrolny będzie zgodny ze wzorem przedstawionym w Załączniku 3 do niniejszej Umowy.

2. Każda książeczka oraz znajdujące się w niej formularze jazdy będą oznaczone numerami. Formularze jazdy będą również ponumerowane kolejnymi numerami, od 1 do 25.

3. Tekst na okładce książeczki oraz na formularzach jazdy będzie wydrukowany w oficjalnym języku urzędowym lub kilku językach urzędowych Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

ARTYKUŁ 12

1. Książeczka, o której mowa w Artykule 11 będzie wystawiona na przewoźnika; nie będzie mogła być przekazywana.

2. Oryginał formularza jazdy będzie przechowywany w autobusie lub w autokarze przez cały czas trwania przewozu, którego dotyczy.

3. Przewoźnik będzie odpowiedzialny za dopilnowanie dokładnego i poprawnego wypełnienia formularzy jazdy.

ARTYKUŁ 13

1. Formularz jazdy będzie przez przewoźnika wystawiony w dwóch egzemplarzach dla każdej podróży, przed jej rozpoczęciem.

2. Wobec potrzeby dostarczenia nazwisk pasażerów, przewoźnik może wcześniej przygotować taką listę na odrębnej kartce i dołączyć ją w postaci załącznika, do formularza jazdy. Pieczęć przewoźnika lub, gdzie ma to zastosowanie, podpis przewoźnika lub kierowcy autobusu lub autokaru, zostanie umieszczona zarówno na liście nazwisk jak i na formularzu jazdy.

3. W przypadku przewozów "tam" wykonywanych bez pasażerów, o których mowa w Artykule 6 (3), lista pasażerów może być wypełniona, jak tego wymaga ustęp 2, w momencie zabierania pasażerów.

ARTYKUŁ 14

Właściwe władze dwóch lub więcej Umawiających się Stron mogą uzgodnić, że lista pasażerów nie będzie sporządzana. W takim przypadku, w dokumencie kontrolnym musi być wpisana liczba pasażerów.

Komisja Mieszana utworzona z mocy Artykułu 23 zostanie poinformowana o tych uzgodnieniach.

ROZDZIAŁ VIII

ZEZWOLENIE DLA NIEZLIBERALIZOWANYCH PRZEWOZÓW OKAZJONALNYCH

ARTYKUŁ 15

1. Zezwolenie dla każdego przewozu okazjonalnego, który nie podlega liberalizacji z mocy przepisów Artykułu 6, będzie wystawiane na podstawie wzajemnego porozumienia przez właściwe władze Umawiających się Stron, w których pasażerowie są zabierani lub wysadzani, oraz przez właściwe władze Umawiających się Stron, przez które wykonywany jest tranzyt. Gdy punkt początkowy lub końcowy znajduje się w państwie członkowskim Wspólnot Europejskich, tranzyt przez inne państwa członkowskie Wspólnot nie będzie podlegał obowiązkowi zezwolenia.

2. Zezwolenie będzie zgodne ze wzorem określonym w Załączniku 5.

ARTYKUŁ 16

Wniosek o zezwolenie

1. Wniosek o udzielenie zezwolenia będzie składany przez przewoźnika do właściwych władz Umawiającej się Strony, na której terytorium znajduje się punkt początkowy podróży.
Wniosek będzie zgodny ze wzorem określonym w Załączniku 4.

2. Przewoźnicy będą wypełniać formularz wniosku oraz załączać dowód, że wnioskodawca posiada licencję na wykonywanie międzynarodowych przewozów okazjonalnych autokarem i autobusem, o których mowa w tekście po drugim tiret Artykułu 1 (1) (a).

3. Właściwe władze Umawiającej się Strony, na której terytorium znajduje się punkt początkowy, przeprowadzą ocenę wniosku o udzielenie zezwolenia na wspomniany przewóz i, w przypadku jego zatwierdzenia, przekażą go właściwym władzom Umawiającej się Strony (lub Umawiających się Stron), na których terytorium znajduje się punkt końcowy, jak również właściwym władzom Umawiających się Stron, przez odbywać się będzie tranzyt.

4. Jako derogację od ustępu 1 Artykułu 15, Umawiające się Strony, przez których terytoria odbywa się przewóz tranzytowy, mogą uzgodnić, że ich zgoda na wykonywanie przewozów objętych niniejszym Rozdziałem, nie jest wymagana. W takim przypadku, Komisja Mieszana utworzona z mocy Artykułu 23, zostanie poinformowana o takiej decyzji.

5. Właściwe władze Umawiającej się Strony (lub Umawiających się Stron), do której wystąpiono o zgodę, wydadzą zezwolenie w terminie jednego miesiąca, bez dyskryminacji ze względu na narodowość lub siedzibę przewoźnika.
Jeżeli władze te nie wyrażą zgody na warunki zezwolenia, poinformują one zainteresowane władze Umawiającej się Strony (lub Umawiających się Stron) o powodach tej odmowy.

ARTYKUŁ 17

Właściwe władze dwóch lub więcej Umawiających się Stron mogą uzgodnić uproszczenie procedury uzyskiwania zezwolenia, wzór wniosku o udzielenie zezwolenia oraz wzór samego zezwolenia na wykonywanie przewozów okazjonalnych pomiędzy tymi Umawiającymi się Stronami. Komisja Mieszana utworzona z mocy Artykułu 23 zostanie poinformowana o tych uzgodnieniach.

ROZDZIAŁ IX

KONTROLE, KARY I WZAJEMNA POMOC

ARTYKUŁ 18

Dokumenty kontrolne, o których mowa w Artykule 10 oraz zezwolenia, o których mowa w Artykule 15, będą przechowywane w autobusie lub w autokarze i okazywane na żądanie każdego upoważnionego inspektora.

ARTYKUŁ 19

Właściwe władze Umawiających się Stron zapewnią, że przewoźnicy stosują się do przepisów niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 20

Potwierdzony egzemplarz licencji na wykonywanie międzynarodowych przewozów okazjonalnych autobusem i autokarem, o której mowa w tekście po drugim tiret Artykułu 1 (1) (a), będzie przechowywany w autobusie lub autokarze i okazywany na żądanie każdego upoważnionego inspektora.

Komisja Mieszana utworzona z mocy Artykułu 23, będzie informowana o wzorach takiego dokumentu, wystawionego przez właściwe władze Umawiających się Stron.

ARTYKUŁ 21

Właściwe władze Umawiających się Stron ustalą system kar za naruszenie przepisów niniejszej Umowy. Określone w tym celu kary będą skuteczne, proporcjonalne i zniechęcające.

ARTYKUŁ 22

1. W przypadku poważnych lub powtarzających się naruszeń przepisów dotyczących transportu drogowego, a zwłaszcza naruszenia przez przewoźników transportowych nie-rezydentów przepisów o czasie jazdy i odpoczynku kierowców oraz dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, co może prowadzić do cofnięcia licencji na wykonywanie zawodu przewoźnika w transporcie pasażerskim, właściwe władze zainteresowanej Umawiającej się Strony dostarczą właściwym władzom Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę, wszelkich informacji znajdujących się w ich posiadaniu dotyczących tych naruszeń oraz nałożonych kar.

2. Właściwe władze Umawiającej się Strony, na której terytorium nastąpiło poważne lub powtarzające się naruszenie przepisów dotyczących transportu drogowego, a zwłaszcza przepisów o czasie jazdy i odpoczynku kierowców oraz dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, mogą czasowo odmówić takiemu przewoźnikowi wjazdu na terytorium tej Umawiającej się Strony.
W odniesieniu do Wspólnot Europejskich, właściwe władze państwa członkowskiego mogą jedynie czasowo odmówić wjazdu na terytorium tego państwa członkowskiego.
Właściwe władze Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę oraz Komisja Mieszana utworzona z mocy Artykułu 23, będą informowane o takich krokach.

3. W przypadku poważnego lub powtarzającego się naruszenia przez przewoźnika przepisów dotyczących transportu drogowego, a zwłaszcza przepisów o czasie jazdy i odpoczynku kierowców oraz dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego, właściwe władze Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę, podejmą stosowne kroki w celu uniknięcia powtórzenia się takich naruszeń; kroki te mogą obejmować zawieszenie lub cofnięcie licencji na wykonywanie zawodu przewoźnika w transporcie pasażerskim. Komisja Mieszana utworzona z mocy Artykułu 23 będzie informowana o takich krokach.

4. Umawiające się Strony zagwarantują prawo przewoźnika do odwołania się od nałożonych sankcji.

ROZDZIAŁ X

KOMISJA MIESZANA

ARTYKUŁ 23

1. W celu ułatwienia stosowania niniejszej Umowy, niniejszym tworzy się Komisję Mieszaną. W skład Komisji Mieszanej wejdą przedstawiciele Umawiających się Stron.

2. Komisja Mieszana zbierze się po raz pierwszy w ciągu sześciu miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy.

3. Komisja Mieszana określi swój regulamin.

4. Komisja Mieszana będzie się zbierać na żądanie co najmniej jednej Umawiającej się Strony.

5. Komisja Mieszana może podejmować decyzje jedynie w przypadku obecności na jej posiedzeniach, przedstawicieli dwóch trzecich Umawiających się Stron, włączając w to Wspólnoty Europejskie.

6. W przypadkach, gdy wymagane jest podjęcie decyzji przez Komisję Mieszaną, wymagana będzie jednomyślność wszystkich reprezentowanych Umawiających się Stron. Jeśli brak będzie możliwości osiągnięcia jednomyślności, zainteresowane właściwe władze, w następstwie żądania jednej lub więcej Umawiających się Stron, spotkają się w celach konsultacyjnych ciągu sześciu tygodni.

ARTYKUŁ 24

1. Komisja Mieszana zapewni właściwe wdrożenie niniejszej Umowy. Komisja będzie informowana o wszelkich krokach podejmowanych lub w planowanych w celu wdrożenia przepisów niniejszej Umowy.

2. W szczególności, Komisja Mieszana:

(a) sporządzi, na podstawie informacji dostarczanych przez Umawiające się Strony, listę właściwych władz Umawiających się Stron, odpowiedzialnych za zadania, o których mowa w Rozdziałach V, VI, VII, VIII i IX niniejszej Umowy;

(b) będzie zmieniać bądź dostosowywać dokumenty kontrolne oraz inne wzory dokumentów określone w Załącznikach do niniejszej Umowy;

(c) będzie zmieniać bądź dostosowywać Załączniki dotyczące standardów technicznych mających zastosowanie do autobusów i autokarów, jak również Załącznik 1 dotyczący warunków odnoszących się do przewoźników drogowego transportu pasażerskiego, o których mowa w Artykule 4, w celu wprowadzenia przyszłych przedsięwzięć podejmowanych we Wspólnotach Europejskich;

(d) sporządzi, na podstawie informacji dostarczanych przez Umawiające się Strony, listę - dla potrzeb informacyjnych - wszystkich ceł, podatków i opłat, o których była mowa w Artykule 9, ustęp 4 i 5;

(e) będzie zmieniać bądź dostosowywać wymagania dotyczące przepisów socjalnych, o których mowa w Artykule 8 w celu wprowadzenia przyszłych przedsięwzięć podejmowanych we Wspólnotach Europejskich;

(f) będzie rozstrzygać wszelkie spory, które mogą wyniknąć w związku z wdrażaniem oraz interpretacją niniejszej Umowy;

(g) będzie zalecać podejmowanie dalszych kroków w kierunku liberalizacji tych przewozów okazjonalnych, które nadal podlegają obowiązkowi posiadania zezwolenia.

3. Umawiające się Strony podejmą kroki niezbędne do wyegzekwowania wszelkich decyzji podjętych przez Komisję Mieszaną stosownie, tam gdzie to konieczne, do swoich wewnętrznych procedur.

4. Jeżeli nie będzie można osiągnąć porozumienia w sporze zgodnie z ustępem 2, punkt (f) niniejszego Artykułu, zainteresowane Umawiające się Strony mogą przekazać tę sprawę do arbitrażu. Każda zainteresowana Umawiająca się Strona wyznaczy jednego arbitra. Komisja Mieszana również wyznaczy jednego arbitra.

Decyzje arbitrów będą podejmowane większością głosów.

Umawiające się Strony zaangażowane w sporze podejmą kroki wymagane dla wdrożenia decyzji arbitrów.

ROZDZIAŁ XI

PRZEPISY OGÓLNE I KOŃCOWE

ARTYKUŁ 25

Umowy dwustronne

1. Przepisy niniejszej Umowy zastąpią odpowiednie przepisy umów zawartych pomiędzy Umawiającymi się Stronami. W przypadku Wspólnot Europejskich, przepis ten dotyczy umów zawartych między państwami członkowskimi a Umawiającymi się Stronami.

2. Umawiające się Strony inne niż Wspólnoty Europejskie mogą uzgodnić nie stosowanie Artykułu 5 oraz Załącznika 2 do niniejszej Umowy i stosować inne standardy techniczne dotyczące autobusów i autokarów wykonujących przewozy okazjonalne pomiędzy tymi Umawiającymi się Stronami, włączając w to tranzyt przez ich terytoria.

3. Niezależnie od przepisów Artykułu 6 Załącznika 2, przepisy niniejszej Umowy zastąpią odpowiednie przepisy umów zawartych pomiędzy państwami członkowskimi Wspólnot Europejskich oraz innymi Umawiającymi się Stronami.

Jednakże, przepisy zwalniające od obowiązku posiadania zezwolenia zawarte w istniejących dwustronnych umowach pomiędzy państwami członkowskimi Wspólnot Europejskich oraz innymi Umawiającymi się Stronami dotyczące przewozów okazjonalnych wspomnianych w Artykule 7, mogą zostać utrzymane i odnowione. W takim przypadku, zainteresowane Umawiające się Strony natychmiast poinformują o tym Komisję Mieszaną utworzoną z mocy Artykułu 23.

ARTYKUŁ 26

Podpisanie

Niniejsza Umowa będzie wyłożona do podpisania w Brukseli od 14 kwietnia 2000 r. do 30 czerwca 2001 r. w Sekretariacie Generalnym Rady Unii Europejskiej, który będzie depozytariuszem niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 27

Ratyfikacja lub zatwierdzenie oraz depozytariusz niniejszej Umowy

Niniejsza Umowa zostanie zatwierdzona lub ratyfikowana przez sygnatariuszy zgodnie z ich własnymi procedurami. Dokumenty zatwierdzenia lub ratyfikacji zostaną złożone przez Umawiające się Strony w Sekretariacie Generalnym Rady Unii Europejskiej, który powiadomi wszystkich innych sygnatariuszy.

ARTYKUŁ 28

Wejście w życie

1. Niniejsza Umowa wejdzie w życie w odniesieniu do Umawiających się Stron, które ją zatwierdziły lub ratyfikowały w przypadku, gdy będą to co najmniej cztery Umawiające się Strony włączając w to Wspólnoty Europejskie. Niniejsza Umowa wejdzie w życie w pierwszym dniu trzeciego miesiąca następującego po dniu złożenia czwartego dokumentu zatwierdzenia lub ratyfikacji, lub nawet pierwszego dnia szóstego miesiąca, w tym ostatnim przypadku pod warunkiem, że w czasie ratyfikacji niniejszej Umowy zostanie złożona odpowiednia deklaracja.

2. Niniejsza Umowa wejdzie w życie w odniesieniu do każdej Umawiającej się Strony, która ją zatwierdzi lub ratyfikuje po wejściu w życie określonym w ustępie 1, w pierwszym dniu trzeciego miesiąca następującego po dniu złożenia przez zainteresowaną Umawiającą się Stronę swojego dokumentu zatwierdzenia lub ratyfikacji.

ARTYKUŁ 29

Trwanie Umowy - ocena funkcjonowania Umowy

1. Niniejsza Umowa zostaje zawarta na okres pięciu lat, poczynając od dnia jej wejścia w życie.

2. Okres trwania niniejszej Umowy będzie automatycznie przedłużany na kolejne okresy pięciu lat pomiędzy tymi Umawiającymi się Stronami, które nie wyrażą woli nie przedłużania Umowy. W przeciwnym przypadku, zainteresowane Umawiające się Strony poinformują Depozytariusza o swoich intencjach stosownie do przepisów Artykułu 31.

3. Przed upływem każdego okresu pięciu lat, Komisja Mieszana oceni funkcjonowanie niniejszej Umowy.

ARTYKUŁ 30

Przystąpienie

1. Po jej wejściu w życie, niniejsza Umowa będzie otwarta dla przystąpienia przez Państwa, które są członkami Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (EKMT). W przypadku przystąpienia do niniejszej Umowy państw będących członkami Umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, niniejsza Umowa nie będzie miała zastosowania pomiędzy Umawiającymi się Stronami Umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

2. Niniejsza Umowa będzie również otwarta dla przystąpienia Republiki San Marino, Księstwa Andory i Księstwa Monako.

3. W odniesieniu do każdego państwa przystępującego do niniejszej Umowy po jej wejściu w życie zgodnie z artykułem 28, Umowa wejdzie w życie w pierwszym dniu trzeciego miesiąca po złożeniu przez to państwo dokumentu przystąpienia.

4. Każdemu państwu przystępującemu do niniejszej Umowy po jej wejściu w życie zgodnie z Artykułem 28, może być przyznany maksymalnie trzyletni okres na przyjęcie przepisów równoważnych dyrektywie (dyrektywom), o których mowa w Załączniku 1. Komisja Mieszana będzie informowana o każdym kroku podjętym w tym zakresie.

ARTYKUŁ 31

Wypowiedzenie

Każda z Umawiających się Stron, może ze swojej strony wypowiedzieć niniejszą Umowę z jednorocznym okresem wyprzedzenia, w drodze jednoczesnego powiadomienia innych Umawiających się Stron za pośrednictwem Depozytariusza Umowy. Komisja Mieszana będzie również informowana o powodach wypowiedzenia. Jednakże, Umowa nie może zostać wypowiedziana w okresie pierwszych czterech lat następujących po jej wejściu w życie, zgodnie z przepisami Artykułu 28.

Jeżeli Umowa zostanie wypowiedziana przez jedną lub więcej Umawiających się Stron, a liczba Umawiających się Stron spadnie poniżej liczby uzgodnionej dla wejścia Umowy w życie zgodnie z przepisami Artykułu 28, Umowa pozostanie w mocy, o ile Komisja Mieszana, w której skład wchodzą pozostałe Umawiające się Strony, nie zdecyduje inaczej.

ARTYKUŁ 32

Wygaśnięcie

Umawiająca się Strona, która przystąpiła do Unii Europejskiej przestanie być traktowana jako Umawiająca się Strona od dnia tego przystąpienia.

ARTYKUŁ 33

Załączniki

Załączniki do niniejszej Umowy stanowią jej integralną część.

ARTYKUŁ 34

Języki

Niniejsza Umowa, sporządzona w języku angielskim, francuskim i niemieckim, przy czym wszystkie wersje językowe posiadają jednakową ważność, zostanie złożona w archiwach Sekretariatu Generalnego Rady Unii Europejskiej, który przekaże każdej z Umawiających się Stron potwierdzony egzemplarz Umowy.

Każda z Umawiających się Stron zapewni stosowne tłumaczenie niniejszej Umowy na swój oficjalny język urzędowy lub języki urzędowe. Jeden egzemplarz takiego tłumaczenia zostanie złożony w archiwach Sekretariatu Generalnego Rady Unii Europejskiej.

Jeden egzemplarz wszystkich tłumaczeń Umowy wraz z Załącznikami zostanie przesłany przez Depozytariusza do wszystkich Umawiających się Stron.

NA DOWÓD CZEGO, niżej wymienieni pełnomocnicy podpisali niniejszą Umowę.

ZAŁĄCZNIK 1

Warunki mające zastosowanie do przewoźników drogowego transportu pasażerskiego, o których mowa w Artykule 4

Dyrektywa Wspólnot Europejskich, o której mowa w Artykule 4 oznacza:

Dyrektywę Rady WE 96/26 z 29 kwietnia 1996 roku w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu towarowego i przewoźnika drogowego transportu pasażerskiego oraz w sprawie wzajemnego uznawania dyplomów, certyfikatów oraz innych dowodów kwalifikacji formalnych, mających na celu umożliwienie przewoźnikom swobody realizowania przewozów krajowych i międzynarodowych. (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 124 z 23.5.1996 r., str. 1*)* z późniejszymi zmianami dokonanymi poprzez Dyrektywę Rady WE 98/76 z 1 października 1998 roku (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich 277 z 14.10.1998 r., str. 17).

ZAŁĄCZNIK 2

Normy techniczne mające zastosowanie do autobusów i autokarów

ARTYKUŁ 1

Od dnia wejścia w życie, w odniesieniu do każdej z Umawiających się Stron Umowy INTERBUS, autobusy i autokary wykonujące międzynarodowe przewozy okazjonalne pasażerów będą odpowiadały zasadom ustalonym w poniższych aktach prawnych:

(a) Dyrektywie Rady 96/96/WE z 20 grudnia 1996 roku w sprawie dostosowania systemów prawnych państw członkowskich w zakresie badań technicznych pojazdów silnikowych oraz ich przyczep (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 46 z 17.02.1997 r., str. 1).

(b) Dyrektywie Rady 92/6/EWG z 10 lutego 1992 roku w sprawie montowania i stosowania urządzeń ograniczających prędkość w określonych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnotach (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 57 z 23.02.1992 r., str. 27).

(c) Dyrektywie Rady 96/53/EWG z 25 lipca 1996 roku ustalającej dla określonych typów pojazdów poruszających się we Wspólnotach maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne masy i naciski osi w ruchu międzynarodowym (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 235 z 17.09.1996 r., str. 59).

(d) Rozporządzeniu Rady 3821/85 z 20 grudnia 1985 roku w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 370 z 31.12.1985 r., str. 8*)* z późniejszymi zmianami wprowadzonymi Rozporządzeniem Komisji WE 2135/98 z 24.09.1998 r. (Dziennik Urzędowy L 274 z 9.10.1998 r., str. 1) lub w równoważnych zasadach wprowadzonych Umową AETR wraz z jej Protokołami.

ARTYKUŁ 2

Od dnia wejścia w życie Umowy INTERBUS w odniesieniu do każdej Umawiającej się Strony, autobusy i autokary Umawiających się Stron innych niż Wspólnoty Europejskie, wykonujące międzynarodowe przewozy okazjonalne będą zgodne ze normami technicznymi określonymi w następujących Dyrektywach Wspólnot lub odpowiadających im Regulaminach EKG ONZ w sprawie jednolitych przepisów dotyczących homologacji nowych pojazdów i ich wyposażenia.

Pozycja	Regulamin EKG ONZ / ostatnia zmiana	Dyrektywa WE (pierwotna-ostatnia)	Data wdrożenia w ramach UE
Zanieczyszczenia gazowe	49/01 49/02, zatwierdz. A 49/02, zatwierdz. B	-88/77 -91/542 krok 1 -91/542 krok 2 -96/1	1.10.1993 1.10.1996
Zadymienie	24/03	72/306	2.08.1972
Hałas	51/02	-70/157 -84/424 -92/97	1.10.1989 1.10.1996
Układ hamulcowy	13/09	-71/320 -88/194 -91/422 -98/12	1.10.1991 1.10.1994
Opony	54	92/23	1.01.1993
Instalacja świetlna	48/01	-76/756 -91/663 -97/28	1.01.1994

ARTYKUŁ 3

Autobusy i autokary wykonujące:

(a) przewozy z każdego państwa członkowskiego Wspólnot (z wyłączeniem Grecji) do każdej Umawiającej się Strony INTERBUS;

(b) przewozy z każdej Umawiającej się Strony INTERBUS do każdego państwa członkowskiego Wspólnot (z wyłączeniem Grecji);

(c) przewozy z każdej Umawiającej się Strony INTERBUS do Grecji w tranzycie przez jakiekolwiek inne państwo członkowskie Wspólnot, wykonywane przez przewoźników mających siedzibę w każdej Umawiającej się Stronie INTERBUS,

będą podlegały następującym zasadom:

1. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane przed 1.01.1980 nie mogą być wykorzystywane w przewozach okazjonalnych objętych Umową INTERBUS.

2. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane pomiędzy 1.01.1980 i 31.12.1981 mogą być wykorzystywane jedynie do 31.12.2000.

3. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane pomiędzy 1.01.1982 i 31.12.1983 mogą być wykorzystywane jedynie do 31.12.2001.

4. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane pomiędzy 1.01.1984 i 31.12.1985 mogą być wykorzystywane jedynie do 31.12.2002.

5. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane pomiędzy 1.01.1986 i 31.12.1987 mogą być wykorzystywane jedynie do 31.12.2003.

6. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane pomiędzy 1.01.1988 i 31.12.1989 mogą być wykorzystywane jedynie do 31.12.2004.

7. Od 1.01.2005 mogą być wykorzystywane jedynie autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane po 1.01.1990 (EURO 0).

8. Od 1.01.2007 mogą być wykorzystywane jedynie autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane po 1.01.1993 (EURO 1).

ARTYKUŁ 4

Autobusy i autokary wykonujące:

(a) przewozy z Grecji do Umawiającej się Strony INTERBUS;

(b) przewozy z Umawiających się Stron INTERBUS do Grecji;

będą podlegały następującym zasadom:

1. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane przed 1.01.1980 nie mogą być wykorzystywane w przewozach okazjonalnych objętych Umową INTERBUS.

2. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane pomiędzy 1.01.1980 i 31.12.1981 mogą być wykorzystywane jedynie do 31.12.2000.

3. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane pomiędzy 1.01.1982 i 31.12.1983 mogą być wykorzystywane jedynie do 31.12.2001.

4. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane pomiędzy 1.01.1984 i 31.12.1985 mogą być wykorzystywane jedynie do 31.12.2003.

5. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane pomiędzy 1.01.1986 i 31.12.1987 mogą być wykorzystywane jedynie do 31.12.2005.

6. Autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane pomiędzy 1.01.1988 i 31.12.1989 mogą być wykorzystywane jedynie do 31.12.2007.

7. Od 1.01.2008 mogą być wykorzystywane jedynie autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane po 1.01.1990 (EURO 0).

8. Od 1.01.2010 mogą być wykorzystywane jedynie autobusy i autokary po raz pierwszy zarejestrowane po 1.01.1993 (EURO 1).

ARTYKUŁ 5

Autobusy i autokary Wspólnot wykorzystywane w dwustronnym ruchu pomiędzy Grecją i innymi państwami członkowskimi Wspólnot, w tranzycie przez Umawiające się Strony Umowy INTERBUS nie są objęte niniejszymi zasadami w zakresie norm technicznych, ale podlegają zasadom Wspólnot Europejskich.

ARTYKUŁ 6

1. Zasady w zakresie norm technicznych zawarte w dwustronnych umowach lub porozumieniach pomiędzy państwami członkowskimi Wspólnot a Umawiającymi się Stronami Umowy INTERBUS dotyczące dwustronnego ruchu i tranzytu, które są bardziej rygorystyczne niż zasady ustalone w niniejszej Umowie, mogą być stosowane do 31 grudnia 2006 roku.

2. Państwa członkowskie Wspólnot oraz zainteresowane Umawiające się Strony Umowy INTERBUS poinformują Komisję Mieszaną, utworzoną z mocy Artykułu 23 Umowy, o treści takich dwustronnych umów i porozumień.

ARTYKUŁ 7

1. Dokument poświadczający datę pierwszej rejestracji pojazdu będzie przechowywany w pojeździe i okazywany na żądanie każdego upoważnionego inspektora. Dla celów niniejszego Załącznika pojęcie „data pierwszej rejestracji pojazdu" będzie się odnosić do pierwszej rejestracji pojazdu po jego wyprodukowaniu. Jeśli taka data rejestracji nie może być określona, pojęcie to będzie się odnosiło do daty wyprodukowania.

2. W przypadku, gdy oryginalny silnik autobusu został wymieniony na nowy silnik, dokument o którym mowa w ustępie 1 niniejszego Artykułu, zostanie zastąpiony przez dokument poświadczający zgodność nowego silnika z właściwymi zasadami homologacji wspomnianymi w Artykule 3.

ARTYKUŁ 8

1. Niezależnie od przepisów, o których mowa w punkcie (a) Artykułu 1 niniejszego Załącznika, Umawiające się Strony mogą wprowadzić wybiórcze inspekcje w celu kontroli zgodności autobusów i autokarów z postanowieniami Dyrektywy 96/96/WE. Dla celów niniejszego Załącznika pojęcie „wybiórcze inspekcje" będzie oznaczało nieplanowaną, a tym samym nieoczekiwaną inspekcję autobusu lub autokaru kursującego po terytorium Umawiającej się Strony, przeprowadzą przez władze na poboczu drogi.

2. W celu przeprowadzenia inspekcji drogowej określonej w niniejszym Załączniku, właściwe władze Umawiających się Stron wykorzystają listę kontrolną zawartą w Załączniku IIa i IIb. Egzemplarz takiej listy kontrolnej sporządzony przez władzę, która przeprowadziła kontrolę, zostanie przekazany kierowcy autobusu lub autokaru i będzie okazywany na żądanie, aby uprościć lub uniknąć, tam gdzie jest to możliwe, dalszych inspekcji następujących w krótkim i nieuzasadnionym odstępie czasu.

3. Jeżeli inspektor uzna, że defekty w utrzymaniu autobusu lub autokaru uzasadniają dalszą kontrolę, autobus lub autokar może być poddany przeglądowi technicznemu w autoryzowanej stacji kontroli, zgodnie z Artykułem 2 Dyrektywy 96/96/WE.

4. Bez względu na inne możliwe kary, jeżeli w konsekwencji wybiórczej inspekcji zostanie stwierdzone, że autobus lub autokar nie odpowiada przepisom Dyrektywy 96/96/WE a tym samym, że stanowi on zagrożenie dla jego pasażerów lub dla innych użytkowników dróg, taki autobus lub autokar może zostać natychmiast wycofany z użytku na drogach publicznych.

5. Kontrole drogowe będą przeprowadzane bez względu na narodowość, miejsce zamieszkania lub zarejestrowania odpowiednio, autobusów i autokarów oraz kierowców.

ZAŁĄCZNIK II a

LISTA KONTROLNA

1. Miejsce kontroli ..... 2. Data ..... 3. Czas .....

4. Znak przynależności państwowej oraz numer rejestracyjny pojazdu .....

5. Klasa pojazdu

☐ Autkar[1]

6. Nazwa i adres przewoźnika wykonującego transport .....
.....
.....

7. Narodowość .....

8. Kierowca .....

9. Nadawca, adres, miejsce załadunku .....

10. Odbiorca, adres, miejsce rozładunku .....

11. Masa brutto jednostki .....

12. Powód defektu:
- Układ hamulcowy i jego elementy
- Układ kierowniczy
- Światła, urządzenia świetlne i oświetleniowe
- Koła/piasty/opony
- Układ wydechowy
- Zadymienie spalin (silniki wysokoprężne)
- Emisje gazów (silniki benzynowe)

13. Różne/uwagi

14. Władza/inspektor przeprowadzający kontrolę

16. Wyniki inspekcji
- pomyślny
- pomyślny z niewielkimi wadami
- poważne wady
- natychmiastowy zakaz

Podpis kontrolującego inspektora/upoważnienie

[1] Pojazd silnikowy co najmniej czterokołowy wykorzystywany do przewozu osób, zawierający obok miejsca dla kierowcy co najmniej osiem dodatkowych miejsc (kategorie M2, M3).

ZAŁĄCZNIK II b

Normy techniczne kontroli drogowych

Autobusy i autokary określone w Artykule 3 niniejszej Umowy będą utrzymywane w takim stanie technicznym, który pozwoli uznać je przez władze inspekcyjne, za technicznie zdatne do ruchu.

Elementy podlegające inspekcji będą obejmowały pozycje uznawane za istotne z punktu widzenia bezpiecznej i czystej eksploatacji autobusu lub autokaru. Obok prostych testów funkcjonalnych (oświetlenie, sygnalizacja, stan ogumienia itp.) będą przeprowadzane szczegółowe testy i/lub kontrole układu hamulcowego pojazdu oraz emisji silnikowych pojazdu w następujący sposób:

1. Hamulce

Każdy element układu hamulcowego oraz jego środki pracy będą utrzymywane w dobrym stanie technicznym pozwalającym na skuteczną eksploatację oraz właściwie wyregulowany.

Hamulce autobusu lub autokaru powinny być zdolne do wykonania następujących trzech funkcji hamowania:

(a) w przypadku autobusów i autokarów oraz ich przyczep i naczep, hamulec główny powinien umożliwić zwalnianie i zatrzymywanie w sposób bezpieczny, nagły i skuteczny, niezależnie od stanu obciążenia oraz stopnia nachylenia pionowego drogi, po której się te pojazdy poruszają;

(b) w przypadku autobusów i autokarów oraz ich przyczep i naczep, hamulec pomocniczy powinien umożliwić utrzymanie autobusu lub autokaru w spoczynku, niezależnie od stanu obciążenia, zauważalnego stopnia nachylenia pionowego drogi, przy czym funkcjonalne powierzchnie hamulca powinny być utrzymywane w pozycji hamującej przez urządzenie wyłącznie mechaniczne;

(c) w przypadku autobusów i autokarów hamulec pomocniczy (awaryjny) powinien umożliwiać zwalnianie i zatrzymywanie autobusu lub autokaru, niezależnie od stanu obciążenia, na rozsądnym dystansie, nawet w przypadku awarii hamulca głównego.

W przypadku podejrzenia autobusu lub autokaru o niewłaściwy stan techniczny, władze inspekcyjne mogą przeprowadzić próbę hamulców autobusu lub autokaru zgodnie z niektórymi lub ze wszystkimi przepisami Dyrektywy 96/96/WE Załącznik II, pozycja I.

2. Zanieczyszczenia gazowe

2.1 Zanieczyszczenia gazowe

2.1.1 Autobusy i autokary wyposażone w silniki benzynowe z zapłonem iskrowym.

(a) W przypadkach, gdy zanieczyszczenia gazowe nie są kontrolowane przez zaawansowany system kontroli emisji, tak jak w przypadku trójfunkcyjnego katalizatora kontrolowanego sondą lambda:

1. Wizualna inspekcja układu wydechowego pod kątem nieszczelności.

2. W uzasadnionych przypadkach, wizualna inspekcja systemu kontroli emisji pod kątem zainstalowania wymaganego wyposażenia.

Po wystarczającym okresie kondycjonowania silnika (biorąc pod uwagę zalecenia producenta autobusu lub autokaru) dokonuje się pomiaru zawartość tlenku węgla (CO) w gazach wydechowych na biegu jałowym silnika (bez obciążenia).

Za maksymalną dopuszczalną zawartość CO w gazach wydechowych przyjmuje się wielkość zadeklarowaną przez producenta autobusu lub autokaru. Jeżeli taka informacja nie jest dostępna lub właściwe władze Państwa członkowskiego zdecydują nie stosować tej wartości jako punktu odniesienia, zawartość CO nie może przekroczyć:

- w przypadku autobusów i autokarów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu pomiędzy dniem wprowadzenia przez państwa członkowskie wymogu dostosowania autobusów i autokarów do Dyrektywy 70/220/EWG[1] a 1 października 1986 roku: CO - 4,5% objętości;

- w przypadku autobusów i autokarów zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu po raz pierwszy po 1 października 1986 roku: CO - 3,5% objętości.

(b) Jeśli gazy wydechowe kontrolowane są przez zaawansowany system kontroli emisji tak jak w przypadku trójfunkcyjnego katalizatora sterowanego sondą lambda:

1. Wizualna inspekcja układu wydechowego pod kątem szczelności i obecności wszystkich elementów.

2. Wizualna inspekcja systemu kontroli emisji pod kątem zainstalowania wymaganych urządzeń.

3. Określenie efektywności systemu kontroli emisji autobusu lub autokaru przez pomiar wartości współczynnika lambda oraz zawartości CO w gazach wydechowych, zgodnie z Rozdziałem 4 lub z procedurami proponowanymi przez producentów zatwierdzonymi w momencie otrzymania homologacji. Dla każdego testu, silnik kondycjonowany jest zgodnie z zaleceniami producenta autobusu lub autokaru.

4. Spaliny - wartości graniczne:

Pomiar przy obrotach jałowych silnika:

[1] Dyrektywa Rady 70/220/EWG z 20 marca 1970 r. dot. dostosowania praw państw członkowskich odnoszących się do przedsięwzięć podejmowanych przeciwko zanieczyszczeniu powietrza przez pojazdy silnikowe (OJ L 76, 9.3.1970, str.1) i wraz z dodatkiem (OJ L 81, 11.4.1970, str. 15) ostatnio zmieniona przez Dyrektywę 94/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (OJ L 100, 19.4.1994, str. 42)

Maksymalna dopuszczalna zawartość CO w gazach wydechowych to wartość określona przez producenta autobusu lub autokaru. Jeżeli taka informacja nie jest dostępna, maksymalna zawartość CO nie może przekroczyć 05% objętości.

Pomiar przy wysokich obrotach silnika, obroty powyżej 2 000 min^{-1}.

Zawartość CO: maksymalnie 0,3% objętości.

Lambda: 1 ± 0,03 zgodnie z deklaracją producenta.

2.1.2 Autobusy i autokary wyposażone w silniki wysokoprężne.

Pomiar zadymienia gazów wydechowych przy swobodnym przyspieszaniu (przy minimalnych i maksymalnych obrotach silnika nie obciążonego). Zadymienie nie może przekraczać poziomu zarejestrowanego na tablicy znamionowej stosownie do postanowień Dyrektywy 72/306/EWG[1]. Gdy taka informacja nie jest dostępna lub gdy właściwe władze Państwa członkowskiego zdecydują nie stosować tej wartości, jako punktu odniesienia, wartości graniczne współczynnika absorpcji wynoszą:

Maksymalny współczynnik absorpcji dla:
wolno-ssących silników wysokoprężnych = 2,5 m^{-1},
doładowywanych silników wysokoprężnych = 3,0 m^{-1},
lub wartości równoważne, gdy wykorzystywane są urządzenia inne niż stosowane przy homologacji.

2.1.3. Urządzenia pomiarowe

Pomiar emisji zanieczyszczeń gazowych autobusów i autokarów następuje z wykorzystaniem urządzeń przeznaczonych do dokładnego określania czy wartości graniczne lub wartości określone przez producenta nie są przekroczone.

2.2 Gdzie to konieczne, kontrola poprawnego funkcjonowania pokładowego systemu diagnostycznego monitorowania emisji (OBD).

[1] Dyrektywa Rady 72/306/EWG z 2 sierpnia 1972 r. w sprawie dostosowania prawa państw członkowskich dot. przedsięwzięć podejmowanych przeciwko emisji zanieczyszczeń z silników dieslowskich używanych w pojazdach (OJ L 190,20.8.1972, str.1), Dyrektywa zmieniona przez Dyrektywę Komisji 89/491/EWG (OJ L 238, 15.8.1989, str.43)

ZAŁĄCZNIK 3

Wzór Dokumentu Kontrolnego w przewozach okazjonalnych wyłączonych z obowiązku zezwolenia

(papier w kolorze zielonym: DIN 4 + 29,7 x 21 cm)
(Obwoluta wierzchnia - strona nieparzysta)

(Tekst w języku urzędowym lub językach urzędowych Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę)

Państwo wystawienia dokumentu kontrolnego - ze wskazaniem międzynarodowego oznaczenia Państwa -[1]	Właściwa władza lub stosownie upoważniona agencja	Książka Nr .....

INTERBUS

KSIĄŻKA FORMULARZY JAZDY

Dla międzynarodowych okazjonalnych przewozów pasażerskich autokarami i autobusami wykonywanych na podstawie:

- Artykułów 6 i 10 Umowy w sprawie Międzynarodowych Okazjonalnych Przewozów Pasażerskich Autokarami i Autobusami - Umowa INTERBUS.

Nazwa lub znak handlowy przewoźnika:..... .....

.....

Adres: .....

.....

....
(Miejsce i data wystawienia książki) (Podpis i stempel organu wystawiającego książkę)

[1] Belgia (B), Dania (DK), Niemcy (D), Grecja (GR), Hiszpania (E), Francja (F), Irlandia (IRL), Włochy (I), Luksemburg (L), Holandia (NL), Portugalia (P), Wielka Brytania (UK), Finlandia (FIN), Austria (A), Szwecja (S), Bułgaria (BG), Czechy (CZ), Estonia (EST), Węgry (H), Litwa (LT), Łotwa (LV), Polska (PL), Rumunia (RO), Słowacja (SK) Słowenia (SLO) do uzupełnienia

(papier w kolorze zielonym: DIN 4 + 29,7 x 21 cm)

(Wyklejka książki formularzy jazdy - strona nieparzysta)

(Tekst w języku urzędowym lub językach urzędowych Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę)

WAŻNE UWAGI

1. Przewozy objęte Umową INTERBUS to:

1) Międzynarodowy drogowy przewóz pasażerów każdej narodowości w formie przewozów okazjonalnych:

- pomiędzy terytoriami dwóch Umawiających się Stron lub rozpoczynających i kończących się na terytorium tej samej Umawiającej się Strony oraz, w miarę potrzeby w trakcie takich przewozów, w tranzycie przez terytorium innej Umawiającej się Strony lub przez terytorium strony innej niż Umawiająca się;
- realizowanych przez wynajętych lub wynagradzanych przewoźników mających swą siedzibę w Umawiającej się Stronie stosownie do jej przepisów prawnych i posiadających licencje na wykonywanie międzynarodowych przewozów okazjonalnych autokarem i autobusem;
- z wykorzystaniem autobusów i autokarów zarejestrowanych w Umawiającej się Stronie, w której przewoźnik ma swoją siedzibę, i które ze względu na budowę i wyposażenie przystosowane są do przewozu więcej niż dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, i są do tego celu przeznaczone.

2) Puste przejazdy autobusów i autokarów uczestniczących w takich przewozach.

3) Dla celów Umowy INTERBUS, termin „terytorium Umawiającej się Strony" obejmuje, w zakresie Wspólnoty Europejskiej, terytoria wobec których ma zastosowanie Traktat o utworzeniu Wspólnot na warunkach określonych w tym Traktacie.

4) Możliwość wykonywania krajowych przewozów okazjonalnych w Umawiającej się Stronie przez przewoźników mających swą siedzibę w innej Umawiającej się Stronie jest wyłączona z zakresu Umowy INTERBUS.

5) Wykorzystanie autobusów i autokarów zaprojektowanych do przewozu pasażerów, w komercyjnym transporcie rzeczy jest wyłączone z zakresu tej Umowy.

6) Umowa INTERBUS nie dotyczy przewozów okazjonalnych na własny rachunek.

2. Międzynarodowe pasażerskie przewozy okazjonalne wyłączone z obowiązku posiadania zezwolenia na terytorium którejkolwiek z Umawiających się Stron innej niż Strona, w której przewoźnik ma swoją siedzibę, na warunkach Artykułu 6 Umowy INTERBUS to:

1. Przewozy przy drzwiach zamkniętych,
oznaczają przewozy, w trakcie których ten sam autobus lub autokar jest wykorzystywany do przewozu tej samej grupy pasażerów na całej trasie podróży, oraz do przywiezienia ich z powrotem do miejsca początkowego. Miejsce początkowe znajduje się na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

2. Przewozy z pasażerami "tam" i bez pasażerów - z powrotem.
Miejsce początkowe znajduje się na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma siedzibę.

3. Przewozy, w czasie których podróż "tam" odbywa się bez pasażerów i wszyscy pasażerowie są zabierani z tego samego miejsca, o ile spełniony jest jeden z poniższych warunków:

a) pasażerowie tworzą grupy - na terytorium strony innej niż Umawiająca się Strona lub Strony Umawiającej się innej niż ta, w której przewoźnik ma swoją siedzibę lub Strony, skąd pasażerowie są zabierani; grupy pasażerów powstają na mocy umów przewozu zawartych przed ich przybyciem na terytorium tej Umawiającej się Strony. Pasażerowie są przewożeni na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę;

b) pasażerowie zostali wcześniej przywiezieni, przez tego samego przewoźnika w okolicznościach określonych w ustępie 2, na terytorium Umawiającej się Strony, skąd są ponownie zabierani i przewożeni na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę;

c) pasażerowie zostali zaproszeni do podróży na terytorium innej Umawiającej się Strony, przy czym koszt transportu jest ponoszony przez osobę wystawiającą zaproszenie. Tacy pasażerowie muszą stanowić jednolitą grupę, która nie została utworzona wyłącznie w celu podjęcia tej właśnie podróży, i która jest wwożona na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

Z obowiązku posiadania zezwolenia będą także zwolnione:

4. Przewozy tranzytowe przez terytorium Umawiających się Stron, wykonywane w związku z przewozami okazjonalnymi zwolnionymi z obowiązku posiadania zezwolenia;

5. Puste autobusy i autokary przeznaczone do wykorzystania wyłącznie w celu wymiany uszkodzonego lub zniszczonego podczas wykonywania przewozu międzynarodowego objętego niniejszą Umową, autobusu lub autokaru.

W przewozach wykonywanych przez przewoźników mających swoją siedzibę we Wspólnotach Europejskich, punkty początkowy i/lub końcowy przewozów mogą znajdować się w każdym państwie członkowskim Wspólnot Europejskich, niezależnie od tego w którym państwie członkowskim zarejestrowany jest autobus lub autokar, lub - w którym przewoźnik ma swoją siedzibę.

3. Warunki mające zastosowanie do autobusów i autokarów

Autobusy i autokary wykorzystywane do wykonywania międzynarodowych przewozów okazjonalnych objętych Umową INTERBUS będą spełniać normy techniczne zgodnie z Artykułem 5 i Załącznikiem 2 do tej Umowy.

4. Informacje dotyczące wypełniania formularza jazdy

1. Dla każdego przewozu okazjonalnego przewoźnik musi wypełnić formularz jazdy w dwóch egzemplarzach, przed rozpoczęciem podróży.

   W celu podania nazwisk pasażerów, przewoźnik może wykorzystać listę wcześniej sporządzoną na oddzielnej kartce papieru, która zostanie załączona do formularza jazdy. Pieczęć przewoźnika lub gdzie ma to zastosowanie, podpis przewoźnika lub kierowcy pojazdu musi być złożony zarówno na liście pasażerów, jak i na formularzy jazdy.

   W przypadku przewozów, gdzie przejazd "tam" wykonywany jest bez pasażerów, lista pasażerów może zostać wypełniona zgodnie z powyższym, w momencie zabierania pasażerów.

   Oryginalny egzemplarz formularza jazdy musi być przechowywany w autobusie lub autokarze przez całą podróż i być okazywany na każde żądanie upoważnionego inspektora.

2. W przypadku przewozów, gdzie przejazd "tam" wykonywany jest bez pasażerów, o czym jest mowa w punkcie 4C formularza jazdy, przewoźnik musi załączyć do pasażerskiego dokumentu kontrolnego poniższą dokumentację towarzyszącą:

   - w przypadkach wspomnianych w 4 C1: egzemplarz umowy przewozu, w przypadkach gdy niektóre państwa go wymagają, lub jakikolwiek inny równoważny dokument określający podstawowe dane umowne (zwłaszcza miejsce, państwo i datę zawarcia, miejsce; państwo i datę zabrania pasażerów; miejsce i państwo docelowe);

   - w przypadku przewozów mieszczących się w kategorii 4 C2: formularz jazdy towarzyszący autobusowi lub autokarowi podczas danej podróży wykonywanej przez przewoźnika - "tam" z pasażerami / bez pasażerów z powrotem, w celu wwiezienia pasażerów na terytorium Umawiającej się Strony, skąd będą oni ponownie zabrani;

   - w przypadku przewozów mieszczących się w kategorii 4 C3: zaproszenie od osoby wystawiającej zaproszenie lub jego fotokopię.

3. Wykonując przewóz okazjonalny nie można zabierać lub wysadzać żadnego pasażera w czasie przewozu, za wyjątkiem przypadków dozwolonych przez właściwe władze. W takim przypadku wymagane jest zezwolenie.

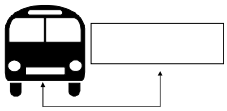
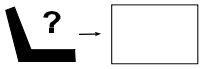
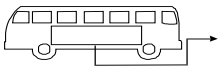
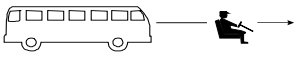
4. Przewoźnik jest odpowiedzialny za dopilnowanie, żeby pasażerskie listy przewozowe były stosownie i poprawnie wypełnione. Będą one wypełniane dużymi literami, niezmywalnym atramentem.

5. Książka listów przewozowych nie może być przekazywana.

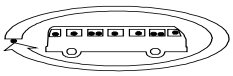
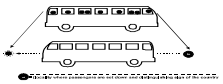
INTERBUS (FORMULARZ JAZDY - STRONA NIEPARZYSTA) (Papier w kolorze zielonym - DIN A4 = 29.7 X 21 cm)

{PRIVATE }	(Tekst w języku urzędowym lub językach urzędowych Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę)	Książka Nr ..... Formularz jazdy Nr .....

(Państwo, w którym dokument został wydany)
- Międzynarodowe oznaczenie Państwa -

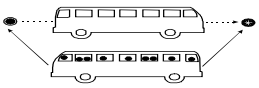
	 1 Numer rejestracyjny pojazdu	 2 Liczba dostępnych miejsc pasażerskich
2	 3 Nazwa lub znak handlowy przewoźnika	.....
3	 4 Nazwisko kierowcy lub kierowców	1 ..... 2 ..... 3 .....

Rodzaj przewozów (zaznacz krzyżykiem odpowiednie pole i wpisz wymagane informacje uzupełniające)

A	 5 **Przewozy przy drzwiach zamkniętych**	**B**	 6 **Przewozy z pasażerami "tam"/ bez pasażerów - z powrotem** ✪ Miejscowość, w której pasażerowie wysiadają oraz symbol wyróżniający Państwo……

C

Przewozy bez pasażerów "tam" i wszyscy pasażerowie są zabierani w tym samym miejscu i przewożeni do Państwa, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę.


7

✪ Miejscowość, w której pasażerowie są zabierani oraz symbol wyróżniający Państwo……

4

C1

a) Grupę pasażerów utworzono z mocy umowy przewozu zawartej w dniu ..... (Data)

z ..... (biuro turystyczne, stowarzyszenie, itp)

b) Grupę pasażerów utworzono na terytorium:
(a) Strony innej niż Umawiająca się Strona ..... (Nazwa tego Państwa)
(b) Umawiającej się Strony innej niż Strona, w której przewoźnik ma swoją siedzibę ..... (Nazwa tego Państwa)

c) Miejsce i Umawiająca się Strona, gdzie pasażerowie są zabierani ..... (Nazwa tego Państwa)

d) Przewóz do Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę ..... (Nazwa tego Państwa)

o W załączeniu egzemplarz umowy przewozu lub równoważnego dokumentu (porównaj Ważne uwagi - punkt 4).

C2

Pasażerowie zostali wcześniej wwiezieni przez tego samego przewoźnika, wykonującego przewóz, o którym mowa w B, do Umawiającej się Strony, z której mają być ponownie zabrani i przewiezieni do Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę

o W załączeniu formularz jazdy dla wcześniejszego przejazdu "tam" z pasażerami oraz powrotnego przejazdu bez pasażerów

C3

Pasażerowie zostali zaproszeni do podróży do ..... (Nazwa miejsca i Państwa)

		Koszt transportu ponosi osoba wystawiająca zaproszenie, a pasażerowie stanowią jednolitą grupę, która nie została utworzona wyłącznie w celu podjęcia tej właśnie podróży. W załączeniu list zapraszający (lub jego fotokopia). Grupa jest wwożona na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

(Formularz jazdy - Strona odwrotna)

	Trasa	Dzienne etapy				
5	Daty	z miejscowość/państwo	do miejscowość/państwo	km z pasażerami	km bez pasażerów	Przejścia graniczne

6	**Lista pasażerów**		
	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 wypełnienia formularza jazdy	Podpis przewoźnika
8	Nieprzewidziane zmiany	

9	Pieczątki kontrolne (ewentualnie)					

(Pozycja 6, w razie konieczności, może być wypełniona na oddzielnej kartce papieru, która zostanie na stałe przytwierdzona do niniejszego dokumentu)

ZAŁĄCZNIK 4

Wzór wniosku o zezwolenie na wykonywanie międzynarodowych przewozów okazjonalnych

(Papier w kolorze białym - A4)

Tekst w języku urzędowym lub językach urzędowych Umawiającej się Strony, w której wniosek został sporządzony

WNIOSEK O ZEZWOLENIE

NA ROZPOCZĘCIE WYKONYWANIA MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW OKAZJONALNYCH

autokarami lub autobusami
pomiędzy Umawiającymi się Stronami
zgodnie z Artykułem 7 Umowy w sprawie Międzynarodowych Okazjonalnych Przewozów Pasażerów Autokarami i Autobusami
(Umowa INTERBUS)

Właściwa władza Umawiającej się Strony, w której podróż się rozpoczyna (w rozumieniu pierwszej miejscowości, z której zabierani są pasażerowie)

1. Informacje dotyczące wnioskującego o zezwolenie:

Nazwisko lub
znak handlowy: .....

Adres: .....

Państwo: .....

Tel.: .....

Fax: .....

(druga strona wniosku)

2. Cel, powody oraz opis przewozów okazjonalnych:

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

3. Informacja o trasie przejazdu:

(a) Miejsce początkowe przewozu: ..... Państwo.....

(b)Miejsce docelowe przewozu: ..... Państwo.....

Główna trasa przewozu oraz przejścia graniczne:
.....
.....
.....
.....

Państwa, przez których terytorium następuje przejazd, bez zabierania lub wysadzania pasażerów

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

4. Data wykonywania przewozu: .....

5. Numer rejestracyjny autobusu (autobusów) lub autokaru (autokarów) .....
.....
.....

6. Wszelkie dodatkowe informacje:
.....
.....
.....
.....

7. ....
(Miejsce i data) (Podpis wnioskującego)

(Trzecia strona wniosku)

Ważne uwagi:

1. Przewoźnicy wypełniają wniosek oraz załączają dowody posiadania przez wnioskującego licencji na wykonywanie międzynarodowych przewozów okazjonalnych autokarami i autobusami, o której mowa w drugim tiret Artykułu 1 (1) (a) Umowy INTERBUS;

2. Przewozy okazjonalne, inne niż te, o których mowa w Artykule 6 Umowy INTERBUS, tzn. inne niż niżej wymienione przewozy, będą podlegały obowiązkowi zezwolenia:

1. **Przewozy przy drzwiach zamkniętych,** oznaczające przewozy, w trakcie których ten sam autobus lub autokar jest wykorzystywany do przewozu tej samej grupy pasażerów na całej trasie podróży, oraz do przywiezienia ich z powrotem do miejsca początkowego. Miejsce początkowe znajduje się na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

2. Przewozy z pasażerami "tam" i bez pasażerów - z powrotem. Miejsce początkowe znajduje się na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma siedzibę.

3.**Przewozy, w czasie których podróż "tam" odbywa się bez pasażerów** i wszyscy pasażerowie są zabierani z tego samego miejsca, o ile spełniony jest jeden z poniższych warunków:

a) pasażerowie tworzą grupy - na terytorium strony innej niż Umawiająca się Strona lub Strony Umawiającej się innej niż ta, w której przewoźnik ma swoją siedzibę lub Strony, skąd pasażerowie są zabierani; grupy pasażerów powstają na mocy umów przewozu zawartych przed ich przybyciem na terytorium tej Umawiającej się Strony. Pasażerowie są przewożeni na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę;
b) pasażerowie zostali wcześniej przywiezieni, przez tego samego przewoźnika w okolicznościach określonych w ustępie 2, na terytorium Umawiającej się Strony, skąd są ponownie zabierani i przewożeni na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę;
c) pasażerowie zostali zaproszeni do podróży na terytorium innej Umawiającej się Strony, przy czym koszt transportu jest ponoszony przez osobę wystawiającą zaproszenie. Tacy pasażerowie muszą stanowić jednolitą grupę, która nie została utworzona wyłącznie w celu podjęcia tej właśnie podróży, i która jest wwożona na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

Z obowiązku posiadania zezwolenia będą także zwolnione:

4. **Przewozy tranzytowe** przez terytorium Umawiających się Stron, wykonywane w związku z przewozami okazjonalnymi zwolnionymi z obowiązku posiadania zezwolenia;

5. **Puste autobusy i autokary** przeznaczone do wykorzystania wyłącznie w celu wymiany autobusu lub autokaru uszkodzonego lub zniszczonego podczas wykonywania przewozu międzynarodowego objętego niniejszą Umową.

W przewozach wykonywanych przez przewoźników mających siedzibę we Wspólnotach Europejskich, punkty początkowy i/lub końcowy przewozów mogą znajdować się w każdym państwie członkowskim Wspólnot Europejskich, niezależnie od tego w którym państwie członkowskim zarejestrowany jest autobus lub autokar, lub w którym przewoźnik ma swoją siedzibę.

3. Wniosek zostanie wystosowany do właściwej władzy Umawiającej się Strony, w której znajduje się punkt początkowy przewozu, czyli pierwszy punkt zabierania pasażerów.

4. Wykorzystywane autobusy i autokary będą zarejestrowane na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.

5. Autobusy i autokary wykorzystywane do wykonywania międzynarodowych przewozów okazjonalnych objętych Umową INTERBUS będą spełniały normy techniczne określone w załączniku 2.

ZAŁĄCZNIK 5

Wzór zezwolenia dla niezliberalizowanych przewozów okazjonalnych

(Pierwsza strona zezwolenia)
(Papier w kolorze różowym - A4)

Tekst w języku urzędowym lub językach urzędowych Umawiającej się Strony, w której zezwolenie zostało wystawione

WYSTAWIAJĄCA UMAWIAJĄCA SIĘ STRONA
międzynarodowe oznaczenie Państwa[1]

WŁAŚCIWA WŁADZA
(pieczęć)

ZEZWOLENIE Nr .....

na wykonywanie międzynarodowych przewozów okazjonalnych
autokarami lub autobusami
pomiędzy Umawiającymi się Stronami
zgodnie z Artykułem 7 Umowy w sprawie Międzynarodowych Okazjonalnych Przewozów Pasażerów Autokarami i Autobusami
(Umowa INTERBUS)

dla: .....
(nazwisko, imię lub nazwa handlowa przewoźnika)

Adres: .....
.....
Państwo: .....
Tel.: .....
Fax: .....

....
(Miejsce i data wystawienia) (Podpis i pieczęć organu wystawiającego)

[1] Belgia (B), Dania (DK), Niemcy (D), Grecja (GR), Hiszpania (E), Francja (F), Irlandia (IRL), Włochy (I), Luksemburg (L), Holandia (NL), Portugalia (P), Wielka Brytania (UK), Finlandia (FIN), Austria (A), Szwecja (S), Bułgaria (BG), Czechy (CZ), Estonia (EST), Węgry (H), Litwa (LT), Łotwa (LV), Polska (PL), Rumunia (RO), Słowacja (SK) Słowenia (SLO), do uzupełnienia**.**

(druga strona zezwolenia)

1. Cel, powody oraz opis przewozów okazjonalnych:

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

2. Informacja o trasie przejazdu:

(a) Miejsce początkowe przewozu: ..... Państwo.....

(b) Miejsce docelowe przewozu: ..... Państwo.....

Główna trasa przewozu oraz przejścia graniczne:
.....
.....
.....
.....

3. Data wykonywanych przewozów:.....

4. Numer rejestracyjny autobusu (autobusów) lub autokaru (autokarów) .....
.....
.....

5. Inne warunki:
.....
.....

6. W załączeniu lista pasażerów.

.....
(Pieczęć organu wystawiającego zezwolenie)

(Trzecia strona wniosku)

Tekst w języku urzędowym lub językach urzędowych Umawiającej się Strony, w której zezwolenie zostało wystawione

Ważne uwagi:

1. Zezwolenie jest ważne w trakcie całego przejazdu. Z zezwolenia może korzystać wyłącznie przewoźnik, którego nazwa i numer rejestracyjny autobusu lub autokaru figuruje na zezwoleniu.

2. Zezwolenie będzie przechowywane w autobusie lub autokarze przez cały przebieg podróży i będzie okazywane na każde żądanie upoważnionych inspektorów.

3. Do niniejszego zezwolenia należy dołączyć listę pasażerów.

WZÓR DEKLARACJI
ZŁOŻONEJ PRZEZ UMAWIAJĄCE SIĘ STRONY INTERBUS
ODNOŚNIE ARTYKUŁU 4 I ZAŁĄCZNIKA 1

Warunki mające zastosowanie do przewoźników drogowego transportu pasażerskiego

DEKLARACJA ZŁOŻONA PRZEZ.....
(nazwa Umawiającej się Strony)

ODNOŚNIE ARTYKUŁU 4 i ZAŁĄCZNIKA 1

1. Trzy warunki określone w Części I Dyrektywy Rady WE 96/26 z 29 kwietnia 1996 roku w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu towarowego i przewoźnika drogowego transportu pasażerskiego oraz w sprawie wzajemnego uznawania dyplomów, certyfikatów oraz innych dowodów kwalifikacji formalnych, mających na celu umożliwienie przewoźnikom swobody realizowania przewozów krajowych i międzynarodowych. (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 124 z 23.5.1996 r., str. 1*)* z późniejszymi zmianami w drodze Dyrektywy Rady WE 98/76 z 1 października 1998 roku (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 277 z 14.10.1998 r., str. 17).

(a) zostały przeniesione na grunt przepisów krajowych w drodze
.....
..... (referencje aktu prawnego);

(b) zostaną przeniesione na grunt przepisów krajowych
..... (data).

2. W zakresie warunków dotyczących „odpowiedniej kondycji finansowej", obecne przepisy prawne określają, że przedsiębiorca musi dysponować kapitałem i rezerwami na poziomie co najmniej:

- EURO..... (lub równowartość w walucie krajowej) na pojazd

lub

- EURO..... (lub równowartość w walucie krajowej) na 1 miejsce pasażerskie w autobusie lub autokarze, używanym przez przewoźnika.

Przewiduje się, że kwota określająca „odpowiednią kondycję finansową" zostanie dostosowana do wymogów Dyrektywy 96/26 WE w terminie do .....(data, lub nie później niż 01.01.2005).

Projekt

DEKLARACJA
ZŁOŻONA PRZEZ RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ
ODNOŚNIE ARTYKUŁU 4 I ZAŁĄCZNIKA 1 UMOWY INTERBUS

Warunki mające zastosowanie do przewoźników drogowego transportu pasażerskiego

DEKLARACJA złożona przez RZECZPOSPOLITĄ POLSKĄ odnośnie ARTYKUŁU 4 i ZAŁĄCZNIKA 1

1. Trzy warunki, określone w Części I Dyrektywy Rady WE 96/26 z 29 kwietnia 1996 roku w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu towarowego i przewoźnika drogowego transportu pasażerskiego oraz w sprawie wzajemnego uznawania dyplomów, certyfikatów oraz innych dowodów kwalifikacji formalnych, mających na celu umożliwienie przewoźnikom swobody realizowania przewozów krajowych i międzynarodowych. (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 124 z 23.5.1996 r., str. 1*)* z późniejszymi zmianami w drodze Dyrektywy Rady WE 98/76 z 1 października 1998 roku (Dziennik Urzędowy Wspólnot Europejskich L 277 z 14.10.1998 r., str. 17), zostały przeniesione na grunt przepisów krajowych w drodze ustawy z 06.09.2001 r. o transporcie drogowym (Dz. U. z 30.10.2001 r., Nr 125, poz.1371).

2. W zakresie warunków dotyczących „odpowiedniej kondycji finansowej", obecne przepisy prawne określają, że przedsiębiorca musi dysponować kapitałem i rezerwami na poziomie co najmniej:

3.000,00 euro na pierwszy pojazd i 1.000,00 euro na każdy następny pojazd .

Przewiduje się, że kwota określająca „odpowiednią kondycję finansową" zostanie dostosowana do wymogów Dyrektywy 96/26 WE w terminie do 31.12.2003 r.

AGREEMENT
ON THE INTERNATIONAL OCCASIONAL CARRIAGE
OF PASSENGERS BY COACH AND BUS
(INTERBUS AGREEMENT)

ACCORD
RELATIF AU TRANSPPORT INTERNATIONAL OCCASIONNEL
DE VOYAGEURS PAR AUTOCAR OU PAR AUTOBUS
(ACCORD INTERBUS)

ÜBEREINKOMMEN
ÜBER DIE PERSONENBEFÖRDERUNG IM GRENZÜBERSCHREITENDEN
GELEGENHEITSVERKEHR MIT OMNIBUSSEN
(INTERBUS-ÜBEREINKOMMEN)

Open for signature in Brussels between 14 April 2000 and 30 June 2001

Ouvert à la signature à Bruxelles entre le 14 avril 2000 et le 30 juin 2001

Liegt zwischen dem 14. April 2000 und 30. Juni 2001 in Brüssel zur Unterzeichnung auf

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION

Brussels, 27 September 2000 (OR. en)

SN 4214/00

LIMITE

LEGISLATIVE ACTS AND OTHER INSTRUMENTS

Subject :	Agreement on the International Occasional Carriage of Passengers by Coach and Bus (INTERBUS Agreement)

AGREEMENT
ON THE INTERNATIONAL OCCASIONAL CARRIAGE OF PASSENGERS BY COACH AND BUS
(INTERBUS AGREEMENT)

THE CONTRACTING PARTIES:

HAVING REGARD to the desire to promote the development of international transport in Europe and especially to facilitate the organisation and operation thereof;

HAVING REGARD to the desire to facilitate tourism and cultural exchange between the Contracting Parties;

WHEREAS the Agreement on the international Carriage of Passengers by Road by means of Occasional Coach and Bus Services (ASOR), signed in Dublin on the 26 May 1982 does not provide for any scope for the accession of new Parties;

WHEREAS the experience and the liberalisation achieved by this latter Agreement should be maintained;

WHEREAS it is desirable to provide for harmonised liberalisation of certain international occasional services by coach and bus and the transit operations thereof;

WHEREAS it is desirable to provide for certain harmonised rules of procedure for non-liberalised international occasional services, that are thus still subject to authorisation;

WHEREAS it is necessary to provide for a high degree of harmonisation of the technical conditions applying to vehicles carrying out international occasional services between Contracting Parties in order to improve road safety and protection of the environment;

WHEREAS it is necessary that Contracting Parties should apply uniform measures concerning the work of the crews of vehicles engaged in international road transport;

WHEREAS it is desirable to provide for harmonisation of the conditions for access to the occupation of road passenger transport operator;

WHEREAS the principle of non-discrimination on grounds of nationality or the place of establishment of the transport operator, and of the origin or destination of the bus or coach, should be considered to be a basic condition applying to the provision of international transport services;

WHEREAS it is necessary to provide for uniform models for transport documents such as the control document for liberalised occasional services and also the authorisation and the application form for non-liberalised services in order to facilitate and simplify inspection procedures;

WHEREAS it is necessary to provide for certain harmonised measures on the enforcement of the Agreement, especially as far as control procedures, penalties and mutual assistance are concerned;

WHEREAS it is appropriate to establish certain procedures for the management of the Agreement in order to ensure proper enforcement and to permit some technical adaptation of the Annexes;

WHEREAS the Agreement should be open for accession to future Members of the European Conference of Ministers of Transport and to certain other European Countries;

HAVE DECIDED to establish uniform rules for the international occasional carriage of passengers by coach and bus,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

SECTION I

SCOPE AND DEFINITIONS

ARTICLE 1

Scope

1. This Agreement shall apply:

(a) to the international carriage of passengers, of any nationality, by road by means of occasional services:

- between the territories of two Contracting Parties, or starting and finishing on the territory of the same Contracting Party and, should the need arise during such services, in transit through the territory of another Contracting Party or through the territory of a non-Contracting State;

- carried out by transport operators for hire or reward established in a Contracting Party in accordance with its law and holding a licence to undertake carriage by means of international occasional services by coach and bus;

- using buses and coaches registered in the Contracting Party where the transport operator is established.

(b) to unladen journeys of the buses and coaches concerned with these services.

2. None of the provisions of this Agreement may be interpreted as providing the possibility to operate national occasional services in the territory of a Contracting Party by operators established in another Contracting Party.

3. The use of buses and coaches designed to carry passengers for the transport of goods for commercial purposes is excluded from the scope of this Agreement.

4. This Agreement does not concern own account occasional services.

ARTICLE 2

Non-discrimination

Contracting Parties are required to ensure that the principle of non-discrimination on the grounds of the nationality or the place of establishment of the transport operator, and of the origin or destination of the bus or coach, is applied, in particular with regard to fiscal provisions as established in Section VI as well as control and penalties as established in Section IX.

ARTICLE 3

Definitions

For the purposes of this Agreement, the following definitions shall apply:

1. "Buses and coaches" are vehicles which, by virtue of their construction and their equipment, are suitable for carrying more than nine persons, including the driver, and are intended for that purpose.

2. "International Occasional services" are services between the territory of at least two Contracting Parties falling neither within the definition of regular services or special regular services nor the definition of a shuttle service. Such services may be operated with some degree of frequency without thereby ceasing to be occasional services.

3. "Regular Services" are services which provide for the carriage of passengers according to a specified frequency and along specified routes, whereby passengers may be taken up or set down at predetermined stopping points. Regular services can be subject to the obligation to respect previously established timetables and tariffs.

4. "Special Regular Services" are services, by whomsoever organised, which provide for the carriage of specified categories of passengers to the exclusion of other passengers, insofar as such services are operated under the conditions specified in point 3. Special regular services shall include:

   - the carriage of workers between home and work;

   - the carriage of school pupils and students to and from the educational institution.

The fact that a special regular service may be varied according to the needs of users shall not affect its classification as a regular service.

5. (1) "Shuttle services" are services whereby, by means of repeated outward and return journeys, previously formed groups of passengers are carried from a single place of departure to a single destination. Each group, consisting of the passengers who made the outward journey, shall be carried back to the place of departure on a later journey by the same transport operator.

Place of departure and destination shall mean, respectively, the place where the journey begins and the place where the journey ends, together with, in each case, the surrounding localities within a radius of 50 km.

(2) In the course of shuttle services, no passenger may be taken up or set down during the journey.

(3) The first return journey and the last outward journey in a series of shuttles shall be made unladen.

(4) However, the classification of a transport operation as a shuttle service shall not be affected by the fact that, with the agreement of the competent authorities in the Contracting Party or Parties concerned:

- passengers, notwithstanding the provisions of subparagraph 1, make the return journey with another group or another transport operator.

- passengers, notwithstanding the provisions of subparagraph 2, are taken up or set down along the way.

- the first outward journey and the last return journey of the series of shuttles are, notwithstanding the provisions of subparagraph 3, made unladen.

6. "Contracting Parties" are those signatories that have consented to be bound by this Agreement and for which this Agreement is in force.

   This Agreement applies to those territories where the Treaty establishing the European Community is applied and under the conditions laid down in that Treaty and to BOSNIA-HERZEGOVINA, BULGARIA, CROATIA, CZECH REPUBLIC, ESTONIA, HUNGARY, LATVIA, LITHUANIA, MOLDOVA, POLAND, ROMANIA, SLOVAKIA, SLOVENIA and TURKEY, as far as they have concluded this Agreement.

7. "Competent Authorities" are those authorities designated by the Member States of the Community and by the other Contracting Parties to carry out the tasks set out in Sections V, VI, VII, VIII and IX of this Agreement.

8. "Transit" means the part of a transport operation through the territory of a Contracting Party without passengers being picked up or set down.

SECTION II

CONDITIONS APPLYING TO ROAD PASSENGER TRANSPORT OPERATORS

ARTICLE 4

1. Contracting Parties which have not yet done so shall apply provisions equivalent to those established by the European Community Directive referred to in Annex 1.

2. Concerning the condition on the appropriate financial standing referred to in Article 3, paragraph 3 of such Directive, Contracting Parties may apply a minimum available capital and reserves lower than the amount established in point (c) of the said paragraph (3), up to the date of 1 January 2003 or even to 1 January 2005 under condition in the latter case that a corresponding declaration be made at the time of the ratification of the Agreement, without prejudice to the provisions included in the Europe Agreement establishing an association between the European Communities and their Member States and certain Contracting Parties of the present Agreement.

SECTION III

TECHNICAL CONDITIONS APPLYING TO VEHICLES

ARTICLE 5

The buses and coaches used to carry out the international occasional services covered by this Agreement shall comply with the technical standards laid down in Annex 2.

SECTION IV

ACCESS TO THE MARKET

ARTICLE 6

Liberalised occasional services

The following occasional services shall be exempted from authorisation on the territory of any Contracting Party other than that in which the transport operator is established:

1. Closed-door tours, that is to say services whereby the same bus or coach is used to carry the same group of passengers throughout the journey and to bring them back to the place of departure. The place of departure is in the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

2. Services which make the outward journey laden and the return journey unladen. The place of departure is in the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

3. Services which the outward journey is made unladen and all the passengers are taken up in the same place, provided that one of the following conditions are met:

   (a) passengers constitute groups, on the territory of a non-Contracting Party or of a Contracting Party other than that in which the transport operator is established or that where the passengers are taken up, that have been formed under contracts of carriage made before their arrival in the territory of the latter Contracting Party. Passengers are carried on the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established;

   (b) passengers have been previously brought, by the same transport operator in the circumstances provided for under point 2, into the territory of the Contracting Party where they are taken up again and carried into the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established;

   (c) passengers have been invited to travel into the territory of another Contracting Party, the cost of transport being borne by the person issuing the invitation. Such passengers must constitute a homogeneous group, which has not been formed solely with a view to undertake that particular journey and which is brought into the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

The following shall also be exempted from authorisation:

4. Transit operations through Contracting Parties in conjunction with occasional services that are exempted from authorisation shall also be exempted from authorisation.

5. Unladen buses and coaches to be used exclusively for the replacement of a bus or a coach damaged or broken down, while performing an international service covered by this Agreement shall also be exempted from authorisation.

For services provided by transport operators established within the European Community, the points of departure and/or destination of the services can be in any Member State of the European Community, independently of the Member State in which the bus or coach is registered or the Member State in which the transport operator is established.

ARTICLE 7

Non-liberalised occasional services

1. Occasional services other than those referred to in Article 6 shall be subject to authorisation in accordance with Article 15.

2. For services provided by transport operators established within the European Community, the points of departure and/or destination of the services can be in any Member State of the European Community, independently of the Member State in which the bus or coach is registered or the Member State in which the transport operator is established.

SECTION V

SOCIAL PROVISIONS

ARTICLE 8

The Contracting Parties to this Agreement which have not yet done so shall accede to the European Agreement concerning the work of Crews of Vehicles engaged in International Road Transport (ERTA) of 1 July 1970, as subsequently amended, or shall apply Community Regulations 3820/85 and 3821/85 as in force at the entry into force of this Agreement.

SECTION VI

CUSTOM AND FISCAL PROVISIONS

ARTICLE 9

1. Buses and coaches that are engaged in transport operations in accordance with this Agreement shall be exempted from all vehicle taxes and charges levied on the circulation or possession of vehicles as well as from all special taxes or charges levied on transport operations in the territory of the other Contracting Parties.

Buses and coaches shall not be exempted from payment of taxes and charges on motor fuel, Value Added Tax on transport services, road tolls and user charges levied on the use of infrastructure.

2. Contracting Parties shall ensure that tolls and any other form of user charges may not be imposed at the same time for the use of a single road section. However, Contracting Parties may also impose tolls on networks where user charges are levied, for the use of bridges, tunnels and mountain passes.

3. The fuel for buses and coaches, contained in the fuel tanks established by the manufacturer for this purpose**,** and in any case not more than 600 litres, as well as the lubricants contained in buses and coaches for the sole purpose of their operation, shall be exempted from import duties and any other taxes and payments imposed in other Contracting Parties.

4. The Joint Committee established in Article 23 will draft a list of the taxes concerning road transport of passengers by bus and coach levied in each Contracting Party. This list will indicate the taxes falling under the provisions of paragraph 1, first subparagraph, of this Article that can only be levied in the Contracting Party of registration of the vehicle. This list will also indicate the taxes falling under the provisions of paragraph 1, second subparagraph, of this Article that may be levied in Contracting Parties other than the Contracting Party of registration of the vehicle. Contracting Parties which replace any tax included in the referred lists with another tax of the same or different kind shall notify the Joint Committee in order to make the necessary amendments.

5. Spare parts and tools imported for the repair of a damaged bus or coach while performing an international road transport operation shall be exempted from customs duty and from all taxes and charges at the time of importation into the territory of the other Contracting Party under the conditions laid down in its provisions concerning temporary admission of such goods. The spare parts which are replaced should be re-exported or destroyed under the control of the competent customs authority of the other Contracting Party.

SECTION VII

CONTROL DOCUMENTS FOR OCCASIONAL SERVICES EXEMPTED FROM AUTHORISATION

ARTICLE 10

The provision of services referred to in Article 6 shall be carried out under cover of a control document issued by the competent authorities or by any duly authorised agency of the Contracting Party in which the transport operator is established.

ARTICLE 11

1. The control document shall consist of detachable passenger waybills in duplicate in books of 25. The control document shall conform to the model shown in Annex 3 to this Agreement.

2. Each book and its component passenger waybills shall bear a number. The passenger waybills shall also be numbered consecutively, running from 1 to 25.

3. The wording on the cover of the book and that on the passenger waybills shall be printed in the official language or several official languages of the Contracting Party in which the transport operator is established.

ARTICLE 12

1. The book referred to in Article 11 shall be made out in the name of the transport operator; it shall not be transferable.

2. The top copy of the passenger waybill shall be kept on the bus or coach throughout the journey to which it refers.

3. The transport operator shall be responsible for seeing that passenger waybills are duly and correctly completed.

ARTICLE 13

1. The passenger waybill shall be completed in duplicate by the transport operator for each journey before the start of the journey.

2. For the purpose of providing the names of passengers, the transport operator may use a previous completed list on a separate sheet, which shall be annexed to the passenger waybill. The transport operator's stamp or, where appropriate, the transport operator's signature or that of the driver of the bus or coach shall be placed both on the list and on the passenger waybill.

3. For the services involving an outward unladen journey referred to in Article 6 (3) of this Agreement, the list of passengers may be completed as provided in paragraph 2 at the time when the passengers are taken up.

ARTICLE 14

The competent authorities of two or more Contracting Parties may agree that the list of passengers need not be drawn up. In that case, the number of passengers must be shown on the control document.

The Joint Committee established in Article 23 shall be informed of these agreements.

SECTION VIII

AUTHORISATION FOR NON-LIBERALISED OCCASIONAL SERVICES

ARTICLE 15

1. An authorisation for each occasional service which has not been liberalised under the provisions of Article 6 shall be issued, in mutual agreement by the competent authorities of the Contracting Parties where passengers are picked up or set down as well as by the competent authorities of the Contracting Parties, crossed in transit. When the point of departure or destination is situated in a Member State of the European Community, the transit through other Member States of this Community will not be subject to authorisation.

2. The authorisation shall conform to the model laid down in Annex 5.

ARTICLE 16

Application for authorisation

1. The application for authorisation shall be submitted by the transport operator to the competent authorities of the Contracting Party on whose territory the point of departure is situated.

Applications shall conform to the model laid down in Annex 4.

2. Transport operators shall fill in the application form and attach evidence that the applicant is licensed to perform carriage by means of international occasional services by coach and bus referred to in Article 1(1)(a), second paragraph.

3. The competent authorities of the Contracting Party in whose territory the place of departure is situated shall examine the application for authorisation of the service concerned and, in the case of its approval, shall forward it to the competent authorities of the Contracting Party(ies) of destination as well as the competent authorities of the Contracting Parties in transit.

4. As a derogation from Article 15 paragraph 1, Contracting Parties whose territories are crossed in transit may decide that their agreement is no longer necessary for services envisaged in this Section. In this case, the Joint Committee established in Article 23 shall be informed of this decision.

5. The competent authorities of the Contracting Party(ies) whose agreement has been requested shall issue the authorisation within one month, without discrimination as to the nationality or place of establishment of the transport operator. If these authorities do not agree on the terms of the authorisation they shall inform the competent authorities of the Contracting Party(ies) concerned of the relevant reasons.

ARTICLE 17

The competent authorities of two or more Contracting Parties may agree to simplify the authorisation procedure, the model of application for authorisation and the model of authorisation for the occasional services carried out between these Contracting Parties. The Joint Committee established in Article 23 shall be informed of these agreements.

SECTION IX

CONTROLS, PENALTIES AND MUTUAL ASSISTANCE

ARTICLE 18

The control documents referred to in Article 10 and the authorisations referred to in Article 15 shall be carried on the bus or coach and shall be presented at the request of any authorised inspecting officer.

ARTICLE 19

The competent authorities in the Contracting Parties shall ensure that the transport operators comply with the provisions of this Agreement.

ARTICLE 20

A certified true copy of the licence to perform carriage by means of international occasional services by bus and coach referred to in Article 1(1)(a), second indent, shall be kept on the bus or coach and shall be presented at the request of any authorised inspecting officer.

The Joint Committee established in Article 23 shall be informed about the models of such a document issued by the competent authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 21

The competent authorities of the Contracting Parties shall lay down a system of penalties for breaching this Agreement. The penalties thus provided for shall be effective, proportionate and dissuasive.

ARTICLE 22

1. Where serious or repeated infringements of regulations concerning road transport, especially those concerning driving and resting time and road safety, have been committed by non-resident transport operators and might lead to withdrawal of the licence to practise as a road passenger transport operator, the competent authorities of the Contracting Party concerned shall provide the competent authorities of the Contracting Party in which such a transport operator is established with all of the information in their possession concerning those infringements and the penalties that they have imposed.

2. The competent authorities of the Contracting Party in whose territory the serious or repeated infringement of regulations concerning road transport, especially those concerning driving and resting time and road safety have occurred, may temporarily deny access for the transport operator concerned to the territory of this contracting party.

As far as the European Community is concerned, the competent authority of a Member State may only temporary deny access to the territory of that Member State.

Competent authorities of the Contracting Party of establishment of the transport operator and the Joint Committee established in Article 23 shall be informed of such measures.

3. Where serious or repeated infringements of regulations concerning road transport, especially those concerning driving and resting time and road safety, have been committed by a transport operator, the competent authorities of the Contracting Parties where the transport operator is established shall take the appropriate measures to avoid repetition of those infringements; these measures may include the suspension or the withdrawal of the licence to practise as a road passenger transport operator. The Joint Committee established in Article 23 shall be informed on such measures.

4. Contracting Parties shall guarantee the right of the transport operator to appeal against the sanctions imposed.

SECTION X

THE JOINT COMMITTEE

ARTICLE 23

1. In order to facilitate the management of this Agreement, a Joint Committee is hereby established. This Committee shall be made up of representatives of the Contracting Parties.

2. The Joint Committee shall meet for the first time within six months of the entry into force of this Agreement.

3. The Joint Committee shall establish its own rules of procedure.

4. The Joint Committee will meet at the request of at least one Contracting Party.

5. The Joint Committee may adopt decisions only when two thirds of the Contracting Parties, including the European Community, are represented in the Joint Committee meetings.

6. In so far as the Joint Committee is required to take decisions, unanimity of the Contracting Parties represented shall be required. In the event that unanimity cannot be achieved, then the competent authorities concerned shall, following a request by one or more of the Contracting Parties concerned, meet for consultation within a period of six weeks.

ARTICLE 24

1. The Joint Committee shall ensure proper implementation of this Agreement. The Committee will be informed of any measure adopted or to be adopted in order to implement the provisions of this Agreement.

2. The Joint Committee shall in particular:

(a) on the basis of the information provided by the Contracting Parties, draw up a list of competent authorities of the Contracting Parties responsible for the tasks referred to in Sections V, VI VII, VIII and IX of this Agreement;

(b) amend or adapt the control documents and other models of documents established in the Annexes of this Agreement;

(c) amend or adapt the Annexes concerning the technical standards applying to buses and coaches, as well as Annex 1 regarding the conditions applying to road passenger transport referred to in Article 4, in order to incorporate future measures adopted within the European Community;

(d) on the basis of the information provided by the Contracting parties, draw up a list, for information, of all customs duties, taxes and charges referred to in Article 9, paragraphs 4 and 5;

(e) amend or adapt the requirements concerning the social provisions referred to in Article 8 in order to incorporate future measures adopted within the European Community;

(f) resolve any dispute which may arise over the implementation and interpretation of this Agreement;

(g) recommend further steps towards the liberalisation of those occasional services still subject to authorisation.

3. The Contracting Parties shall adopt the measures necessary to enforce any decisions adopted by the Joint Committee in accordance, where necessary, with their own internal procedures.

4. If an agreement cannot be reached to settle the dispute in accordance with paragraph 2, point (f) of this Article, the Contracting Parties concerned may request the advice of an arbitration panel. Each Contracting Party concerned shall appoint an arbitrator. The Joint Committee itself shall also appoint an arbitrator.

The arbitrators' decisions shall be taken by majority vote.

Contracting Parties concerned to the dispute must take the steps required to implement the decisions of the arbitrators.

SECTION XI

GENERAL AND FINAL PROVISIONS

ARTICLE 25

Bilateral Agreements

1. The provisions of this Agreement shall replace those relevant provisions of the agreements concluded between Contracting Parties. As far as the European Community is concerned, this provision applies to agreements concluded between any Member State and a Contracting Party.

2. Contracting Parties other than the European Community may agree not to apply Article 5 and Annex 2 of this Agreement and apply other technical standards to buses and coaches executing occasional bus services between these Contracting Parties including transit of their territories.

3. Notwithstanding the provisions of Article 6 of Annex 2, the provisions of this Agreement shall replace those relevant provisions of the agreements concluded between the Member States of the European Community and other Contracting Parties.

However, the provisions granting an exemption from authorisation contained in existing bilateral agreements between Member States of the European Community and other Contracting Parties for occasional services mentioned in Article 7 may be maintained and renewed. In that case, the Contracting Parties concerned will immediately inform the Joint Committee established in Article 23.

ARTICLE 26

Signature

This Agreement shall be open for signature at Brussels from 14 April 2000 to 31 December 2000, at the General Secretariat of the Council of the European Union which shall act as the depository of the Agreement.

ARTICLE 27

Ratification or Approval and Depository of the Agreement

This Agreement shall be approved or ratified by the signatories in accordance with their own procedures. The instruments of approval or ratification shall be deposited by Contracting Parties with the General Secretariat of the Council of the European Union, which shall notify all other signatories.

ARTICLE 28

Entry into force

1. This Agreement shall enter into force for the Contracting Parties that have approved or ratified it, when four Contracting Parties including the European Community have approved or ratified it, on the first day of the third month following the date on which the fourth instrument of approval or ratification is deposited, or even on the first day of the sixth month, under condition in the latter case that a corresponding declaration be made at the time of the ratification of the Agreement.

2. This Agreement shall enter into force, for each Contracting Party that approves or ratifies it after the entry into force provided for in paragraph 1, on the first day of the third month following the date on which the Contracting Party concerned has deposited its instrument of approval or ratification.

ARTICLE 29

Duration of the Agreement - evaluation of the functioning of the Agreement

1. This Agreement shall be concluded for a period of five years, dating from its entry into force.

2. The duration of this Agreement shall be automatically extended for successive periods of five years among those Contracting Parties who do not express their wish not to do so. In the latter case the Contracting Party concerned shall notify the Depository of its intention according to Article 31.

3. Before the end of each period of five years, the Joint Committee shall evaluate the functioning of this Agreement.

ARTICLE 30

Accession

1. After its entry into force, this Agreement shall be open to accession by countries which are full members of the European Conference of Ministers of Transport (ECMT). In the event of the accession to this Agreement by countries that are member of the Agreement on the European Economic Area, this Agreement shall not apply among the Contracting Parties of the Agreement on the European Economic Area.

2. This Agreement shall also be open to accession by the Republic of San Marino, the Principality of Andorra and the Principality of Monaco.

3. For each Party acceding to this Agreement after the entry into force provided for in Article 28, the Agreement shall enter into force on the first day of the third month after deposit by such Party of its instrument of Accession.

4. Each Party acceding to this Agreement after the entry into force provided for in Article 28, may be granted a period of three years maximum for the adoption of provisions equivalent to the directive(s) referred to in Annex 1. The Joint Committee shall be informed of any such measures adopted.

ARTICLE 31

Denunciation

Each Contracting Party may, for its part, denounce this Agreement with one year's notice by simultaneous notification of the other Contracting Parties through the Depository of the Agreement. The Joint Committee shall also be informed of the reasons of the denunciation. However, the Agreement cannot be denounced during the first four years which follow its entry into force, as provided for under Article 28.

If the Agreement is denounced by one or more Contracting Parties, and the number of Contracting Parties falls below the number agreed for the original entry into force as provided for in Article 28, the Agreement shall remain in force unless the Joint Committee, comprising the remaining Contracting Parties, decides otherwise.

ARTICLE 32

Termination

A Contracting Party that has acceded to the European Union shall cease to be treated as a Contracting Party from the date of such accession.

ARTICLE 33

Annexes

Annexes to this Agreement shall constitute an integral part thereof.

ARTICLE 34

Languages

This Agreement, drawn up in the English, French and German languages, these texts being authentic, shall be deposited in the archives of the General Secretariat of the Council of the European Union which shall transmit a certified true copy to each of the Contracting Parties.

Each Contracting Party shall ensure a proper translation of this Agreement in its official language or official languages. A copy of this translation shall be deposited in the archives of the General Secretariat of the Council of the European Union.

A copy of all translations of the Agreement and the Annexes will be sent by the Depository to all Contracting Parties.

In witness whereof the undersigned plenipotentiaries have signed this Agreement.

ANNEX 1

The conditions applying to road passenger transport operators
referred to in Article 4

The European Community Directive referred to in Article 4 is the following:

Council Directive 96/26/EC of 29 April 1996 on admission to the occupation of road haulage operator and road passenger transport operator and mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualification intended to facilitate for these operators the right to freedom of establishment in national and international transport operations (Official Journal of the European Communities L 124, 23.5.1996, p. 1) as last amended by Council Directive 98/76/EC of 1 October 1998 (Official Journal of the European Communities L 277, 14.10.1998 p.17).

ANNEX 2

Technical standards applying to buses and coaches

ARTICLE 1

As from the date of entry into force for each Contracting Party of the INTERBUS Agreement, buses and coaches carrying out international occasional carriage of passengers shall comply with the rules established in the following legal texts:

(a) Council Directive 96/96/EC of 20 December 1996 on the approximation of the laws of the Member States relating to roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers (Official Journal of the European Communities L 46, 17.2.1997, p.1).

(b) Council Directive 92/6/EEC of 10 February 1992 on the installation and use of speed limitation devices for certain categories of motor vehicles in the Community (Official Journal of the European Communities L 57, 2.3.1992, p.27).

(c) Council Directive 96/53/EC of 25 July 1996 laying down for certain road vehicles circulating within the Community the maximum authorised dimensions in national and international traffic and the maximum authorised weights in international traffic *(*Official Journal of the European Communities L 235, 17.9.1996, p.59*)*.

(d) Council Regulation (EEC) No 3821/85 of 20 December 1985 on recording equipment in road transport (Official Journal of the European Communities L 370 of 31.12.1985, p.8) as last amended by Commission Regulation (EC) No 2135/98 of 24.9.1998 (Official Journal L 274, 9.10.1998, p.1) or equivalent rules established by AETR Agreement including its Protocols.

ARTICLE 2

As from the date of entry into force of the INTERBUS Agreement for each Contracting Party, Contracting Parties other than the European Community shall comply, for buses and coaches carrying out international occasional carriage of passengers, with the technical requirements of the following Community Directives or equivalent UN-ECE Regulations on uniform provisions concerning the type approval for new vehicles and their equipment.

Item	UN-ECE Regulation / last amendment	EC-Directive (original-latest)	Date of implementation within the EU
Exhaust emission	49/01 49/02, approval A 49/02, approval B	-88/77 -91/542 step 1 -91/542 step 2 -96/1	01/10/1993 01/10/1996
Smoke	24/03	72/306	02/08/1972
Noise emission	51/02	-70/157 -84/424 -92/97	01/10/1989 01/10/1996
Brake system	13/09	-71/320 -88/194 -91/422 -98/12	01/10/1991 01/10/1994
Tyres	54	92/23	01/01/1993
Light installation	48/01	-76/756 -91/663 -97/28	01/01/1994

ARTICLE 3

The buses and coaches carrying out the following services:

(a) services from any Member State of the Community (except Greece) to any Contracting Party of INTERBUS;

(b) services from any Contracting Party of INTERBUS to any Member State of the Community (except Greece);

(c) services from any Contracting Party of INTERBUS to Greece in transit through any other Member State of the Community carried out by transport operators established in any Contracting Party of INTERBUS;

shall be subject to the following rules:

1. Buses and coaches first registered before 1.1.1980 cannot be used for the occasional services covered by present Agreement.

2. Buses and coaches first registered between 1.1.1980 and 31.12.1981 can only be used until 31.12.2000.

3. Buses and coaches first registered between 1.1.1982 and 31.12.1983 can only be used until 31.12.2001.

4. Buses and coaches first registered between 1.1.1984 and 31.12.1985 can only be used until 31.12.2002.

5. Buses and coaches first registered between 1.1.1986 and 31.12.1987 can only be used until 31.12.2003.

6. Buses and coaches first registered between 1.1.1988 and 31.12.1989 can only be used until 31.12.2004.

7. Only Buses and coaches first registered as from 1.1.1990 (EURO 0) can be used from 1.1.2005.

8. Only Buses and coaches first registered as from 1.10.1993 (EURO 1) can be used from 1.1.2007.

ARTICLE 4

Buses and coaches carrying out the following services:

(a) services from Greece to Contracting Parties of INTERBUS;

(b) services from Contracting Parties of INTERBUS to Greece;

shall be subject to the following rules:

1. Buses and coaches first registered before 1.1.1980 cannot be used for the occasional services covered by present Agreement.

2. Buses and coaches first registered between 1.1.1980 and 31.12.1981 can only be used until 31.12.2000.

3. Buses and coaches first registered between 1.1.1982 and 31.12.1983 can only be used until 31.12.2001.

4. Buses and coaches first registered between 1.1.1984 and 31.12.1985 can only be used until 31.12.2003.

5. Buses and coaches first registered between 1.1.1986 and 31.12.1987 can only be used until 31.12.2005.

6. Buses and coaches first registered between 1.1.1988 and 31.12.1989 can only be used until 31.12.2007**.**

7. Only Buses and coaches first registered as from 1.1.1990 (EURO 0) can be used from 1.1.2008.

8. Only Buses and coaches first registered as from 1.10.1993 (EURO 1) can be used from 1.1.2010.

ARTICLE 5

Community buses and coaches used in bilateral traffic between Greece and other Member States of the Community in transit through Contracting Parties of the INTERBUS Agreement are not covered by present rules on technical standards, but are subject to European Community rules.

ARTICLE 6

1. The rules on technical standards included in bilateral agreements or arrangements between Member States of the Community and Contracting Parties of the INTERBUS Agreement, concerning bilateral traffic and transit, which are stricter than the rules established in this Agreement may be applied until 31 December 2006.

2. Member States of the Community and Contracting Parties of the INTERBUS Agreement concerned shall inform the Joint Committee established in Article 23 of the Agreement on the contents of such bilateral agreements or arrangements.

ARTICLE 7

1. A document proving the date of vehicle’s first registration shall be kept on board and shall be presented at the request of any authorised inspecting officer. For the purpose of this Annex the terms date of vehicle's first registration" shall refer to the first registration of the vehicle after its manufacture. When this date of registration is not available, it will be referred to as the date of construction.

2. In the event that the original bus engine has been replaced by a new engine the document referred to in paragraph 1 of this Article shall be substituted by a document proving the compliance of the new engine to the relevant type approval rules mentioned in Article 3.

ARTICLE 8

1. Notwithstanding the provision referred to in paragraph (a) of Article 1 of this Annex, Contracting Parties may establish random inspections in order to control that the buses and coaches concerned comply with the provisions of Directive 96/96/EC. For the purpose of this Annex "random inspections" shall mean an unscheduled and therefore unexpected inspection of a bus or coach circulating on the territory of a Contracting Party carried out by the authorities at the roadside.

2. In order to carry out the roadside inspection provided for in this Annex, competent authorities of Contracting Parties shall use the checklist included in Annex II a and II b. A copy of this checklist drawn up by the authority which carried it out shall be given to the driver of the bus or coach and presented on request in order to simplify or avoid, where possible, subsequent inspections within a short and unreasonable period.

3. If the vehicle examiner considers that the deficiency in the maintenance of the bus or coach justifies further examination, the bus or coach may be subjected to a roadworthiness test at an approved testing centre in accordance with Article 2 of Community Directive 96/96/EC.

4. Without prejudice to other penalties which may be imposed, if the consequence of the random inspection is that the bus or coach does not comply with the provisions of Directive 96/96/EC and therefore is considered to present a serious risk to its occupants or other road users, then the bus or coach may be banned immediately from use on the public roads.

5. Roadside checks shall be carried out without discrimination on the grounds of nationality, residence or registration of buses and coaches and drivers respectively.

ANNEX II a

CHECKLIST

1. Place of check ..... 2. Date ..... 3. Time .....

4. Vehicle nationality mark
and registration number .....

5. Class of vehicle

☐ Coach [1]

6. Name and address of transport operator carrying out transport

.....…….....….....

7. Nationality .....….....

8. Driver.....…

9. Consignor, address, place of loading……..

10. Consignee, address, place of unloading……..

11. Gross mass of unit.....

[1] Motor vehicle with at least four wheels used for the carriage of passengers, comprising more than eight seats in addition to the driver's seat (categories M2, M3).

12 Reason for failure:

- Braking system and components
- Steering linkages
- Lamps, lighting and signalling devices
- Wheels/hubs /tyres
- Exhaust system
- Smoke opacity (diesel)
- Gaseous emissions (petrol)

13. Miscellaneous/remarks

14. Authority/officer having carried out the inspection

15. Result of inspection

- pass
- passed with minor defects
- serious defects
- immediate prohibition

Signature of testing inspector/Authorisation

ANNEX II b

Technical standards of the roadside check

Buses and coaches as defined in Article 3 of this Agreement shall be maintained in such a condition that can be deemed as roadworthy by the inspection authorities.

The items that shall be inspected will include those that are considered to be important for the safe and clean operation of the bus or coach. As well as simple functional checks (lighting, signalling, tyre condition etc.), specific tests and/or inspections shall be carried out on the vehicle's brakes and the motor vehicle's emissions in the following manner:

1. Brakes

It is required that every part of the braking system and its means of operation shall be maintained in good and efficient working order and be properly adjusted.

The bus or coach’s brakes shall be capable of performing the following three braking functions:

(a) For buses and coaches and their trailers and semi-trailers, a service brake capable of slowing down the vehicle and of stopping it safely, rapidly and efficiently, whatever its conditions of loading and whatever the upward or downward gradient of the road on which it is moving;

(b) For buses and coaches and their trailers and semi-trailers a parking brake capable of holding the bus or coach stationary, whatever its condition of loading, on a noticeable upward or downward gradient, the operative surfaces of the brake being held in the braking position by a device whose action is purely mechanical;

(c) For buses and coaches, a secondary (emergency) brake capable of slowing down and stopping the bus or coach, whatever its condition of loading, within a reasonable distance, even in the event of failure of the service brake.

Where the maintenance condition of the bus or coach is in doubt then the inspection authorities may test the bus or coach's braking performance in accordance with some or all of the provisions of Directive 96/96/EC Annex II, item I.

2. Exhaust Emissions

2.1 Exhaust emission

2.1.1 Buses and coaches equipped with positive-ignition (petrol) engines.

(a) Where the exhaust emissions are not controlled by an advanced emission control system such as a three-way catalytic converter which is lambda-probe controlled:

1. Visual inspection of the exhaust system in order to check that there is no leakage.

2. If appropriate, visual inspection of the emission control system in order to check that the required equipment has been fitted.

After a reasonable period of engine conditioning (taking account of the bus or coach manufacturer's recommendations) the carbon monoxide (CO) content of the exhaust gases is measured when the engine is idling (no load).

The maximum permissible CO content in the exhaust gases is that stated by the bus or coach manufacturer. Where this information is not available or where Member States' competent authorities decide not to use it as a reference value, the CO content must not exceed the following:

- for buses and coaches registered or put into service for the first time between the date from which Contracting Parties required the buses and coaches to comply with Directive 70/220/EEC [1] and 1 October 1986: CO - 4,5 % vol.

- for buses and coaches registered or put into service for the first time after 1 October 1986: CO - 3,5 % vol.

(b) Where the exhaust emissions are controlled by an advanced emission control system such as a three-way catalytic converter which is lambda-probe controlled:

1. Visual inspection of the exhaust system in order to check that there are no leakages and that all parts are complete.

2. Visual inspection of the emission control system in order to check that the required equipment has been fitted.

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

3. Determination of the efficiency of the bus or coach's emission control system by measuring the lambda value and the CO content of the exhaust gases in accordance with Section 4 or with the procedures proposed by the manufacturers and approved at the time of type-approval. For each of the tests the engine is conditioned in accordance with the bus or coach manufacturer's recommendations.

4. Exhaust pipe emissions - limit values

Measurement at engine idling speed:

The maximum permissible CO content in the exhaust gases is that stated by the bus or coach manufacturer. Where this information is not available, the maximum CO content must not exceed 0,5% vol.

Measurement at high idle speed, engine speed to be at least 2 000 min^{-1}:

CO content : maximum 0,3 % vol.

Lambda : 1 ± 0,03 in accordance with the manufacturer's specifications.

2.1.2 Buses and coaches equipped with compression ignition (diesel) engines.

Measurement of exhaust gas opacity with free acceleration (no load from idling up to cut-off speed). The level of concentration must not exceed the level recorded on the plate pursuant to Directive 72/306/EEC [2]. Where this information is not available or where Contracting Parties' competent authorities decide not to use it as a reference, the limit values of the coefficient of absorption are as follows:

Maximum coefficient of absorption for:
naturally aspirated diesel engines = 2,5 m^{-1},
turbo-charged diesel engines = 3,0 m^{-1}
or equivalent values where use is made of equipment of a type different from that used for EC type-approval.

2.1.3 Test equipment

Buses and coaches emissions are tested using equipment designed to establish accurately whether the limit values prescribed or indicated by the manufacturer have been complied with.

2.2 Where appropriate, a check on the correct functioning of the On Board Diagnostic (OBD) emission monitoring system.

[2] Council Directive 72/306/EEC of 2 August 1972 on the approximation of the laws of the Member States relating to the measures to be taken against the emission of pollutants from diesel engines for use in vehicles (OJ L 190, 20.8.1972, p.1), Directive as last amended by Commission Directive 89/491/EEC (OJ L 238, 15.8.1989, p. 43).

ANNEX 3

Model of Control Document for occasional services exempted from authorisation

(green-coloured paper: DIN A4 + 29.7 x 21 cm)

(Front cover - recto)

(To be worded in the official language(s) or one of the official languages of the Contracting Party where the transport operator is established)

State in which the control document is issued - Distinguishing sign of the country -[3]

Competent authority or duly authorised agency

Book No .....

INTERBUS

BOOK OF PASSENGER WAYBILLS

For the international carriage of passengers by road by means of occasional coach and bus services established pursuant to:

- Articles 6 and 10 of the Agreement on the International Occasional Carriage of Passengers by Coach and Bus - INTERBUS Agreement.

Name or trade name of the transport operator : ……..…

…….

Address : …….

…….

……..…… (Place and issue of book)

……..……. (Signature and stamp of the authority issuing the book)

[1]. Belgium (B), Denmark (DK), Germany (D), Greece (GR), Spain (E), France (F), Ireland (IRL), Italy (I), Luxembourg (L), Netherlands (NL),Portugal (P),United Kingdom (UK), Finland (FIN), Austria (A), Sweden (S), Bulgaria(BG), Czech Republik (CZ), Estonia (EST), Hungary (H), Lithuania (LT), Latvia (LV), Poland (PL), Romania (RO), Slovak Republik (SK), Slovenia (SLO) to be completed .

(green-coloured paper : DIN A4 = 29.7 x 21 cm)

(Flyleaf of the book of waybills - recto)

{PRIVATE **}**(To be worded in the official language(s) or one of the official languages of the Contracting Party where the transport operator is established)

IMPORTANT NOTICE

1. Services covered by the INTERBUS Agreement are the following:

1) International carriage of passengers of any nationality, by road by means of occasional services :

- between the territories of two Contracting Parties, or starting and finishing in the territory of the same Contracting Party, and should the need arise during such service, in transit through the territory of another Contracting Party or through the territory of a non-Contracting State;
- carried out by transport operators for hire or reward established in a Contracting Party in accordance with its law and holding a licence to undertake carriage by means of international occasional services by coach and bus;
- using buses and coaches registered in the territory of the Contracting Party where the transport operator is established which by virtue of their construction and their equipment, are suitable for carrying more than nine persons, including the driver, and are intended for that purpose.

2) Unladen journeys of the buses and coaches concerned with these services.

3) For the purposes of the INTERBUS Agreement, the term 'territory of a Contracting Party' covers, as far as the European Community is concerned, those territories where the Treaty establishing that Community is applied and under the conditions laid down in that Treaty.

4) The possibility to operate national occasional services in a Contracting Party by operators established in another Contracting Party is excluded from the scope of the INTERBUS Agreement.

5) The use of buses and coaches designed to carry passengers, for the transport of goods for commercial purposes is excluded from the scope of this Agreement.

6) the INTERBUS Agreement does not concern own account occasional services**.**

2. International occasional Services exempted from authorisation on the territory of any Contracting Party other than that in which the transport operator is established under the terms of Article 6 of the INTERBUS Agreement are the following:

1. **Closed-door tours**, that is to say services whereby the same buse or coach is used to carry the same group of passengers throughout the journey and to bring them back to the place of departure. The place of departure is in the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

2. **Services which make the outward journey laden and the return journey unladen**. The place of departure is in the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

3. **Services during which the outward journey is made unladen** and all the passengers are taken up in the same place provided that one of the following conditions is complied with:

a) passengers constitute groups, on the territory of a non-Contracting Party or a Contracting Party other than that in which the transport operator is established or that where the passengers are taken up, that have been formed under contracts of carriage made before their arrival in the territory of the latter Contracting Party. Passengers are carried on the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

b) passengers have been previously brought, by the same transport operator in the circumstances provided for under point 2, into the territory of the Contracting Party where they are taken up again and carried into the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

c) passengers have been invited to travel into the territory of another Contracting Party, the cost of transport being borne by the person issuing the invitation. Such passengers must constitute a homogeneous group, which has not been formed solely with a view to undertake that particular journey and which is brought into the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

4. **transit operations** through Contracting Parties in conjonction with occasional services that are exempted from authorisation shall also be exempted from authorisation.

5.Unladen buses and coaches to be used exclusively for the replacement of a damaged or broken down bus or coach, performing an international service covered by this Agreement shall also be exempted from authorisation**.**

For services provided by transport operators established within the European Community, the points of departure and/or destination of the services can be in any Member State of the European Community, independently of the Member State in which the bus or coach is registered or the Contracting Party in which the transport operator is established.

3. Conditions applicable to buses and coaches

Buses and coaches used to carry out international occasional services covered by the INTERBUS Agreement shall comply with the technical standards according to Article 5 and Annex 2 of such Agreement

4. Information concerning the completion of the waybill.

1. For each journey carried out as an occasional service the transport operator must complete a passenger waybill in duplicate, before the start of the journey.

For the purpose of providing the names of passengers, the transport operator may use a list previously completed on a separate sheet, which shall be annexed to the passenger waybill. The transport operator's stamp or, where appropriate, the transport operator's signature or that of the driver of the vehicle must be placed both on the list and on the passenger waybill.

For services where the outward journey is made unladen, the list of passengers may be completed as provided above at the time when the passengers are taken up.

The top copy of the passenger waybill must be kept on board the bus or coach throughout the journey and be produced whenever required by any authorised inspecting officer.

2. For services where the outward journey is made unladen, referred to in point 4C of the waybill, the transport operator must attach the following supporting documents to the passenger control document.

- in cases mentioned under 4 C1: the copy of the contract of carriage in so far as some countries require it, or any other equivalent document which establishes the essential data of this contract (especially place, country and date of conclusion, place, country and date when passengers are taken up, place and country of destination);

- in the case of services falling within 4 C2 : the passenger waybill which accompanied the bus or coach during the corresponding journey made by the transport operator outward laden/return unladen in order to bring the passengers into the territory of the Contracting Party where they are taken up again;

- in the case of services falling within 4 C3 : the letter of invitation from the person issuing the invitation or a photocopy thereof.

3. In the course of occasional services no passenger may be taken up or set down during the journey, save for exemption authorised by the competent authorities. In that case an authorisation is needed.

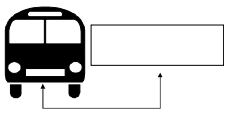
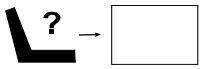
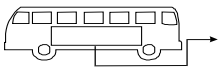
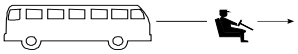
4. The transport operator is responsible for seeing that passenger waybills are duly and correctly completed. They shall be completed in block letters and in indelible ink.

5. The book of waybills is not transferable.

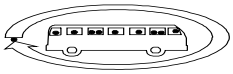
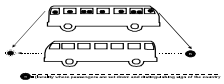
INTERBUS (PASSENGER WAYBILL - RECTO) (Green coloured paper- DIN A4 = 29.7 X 21 cm)

{PRIVATE }	(To be worded in the official language(s) or one of the official languages of the Contracting Party where the transport operator is established)	Book No Waybill No

(State in which the document is issued)
- Distinguishing sign of the country

	 1 Vehicle Registration Number	 2 Number of Passenger seats available
2	 3 Name or Trade name of transport operator	…… …… ……
3	 4 Name of Driver or Drivers	1 …… 2 …… 3 ……

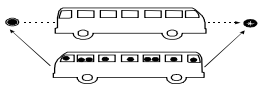
Type of service (put a cross in the appropriate box and add the required supplementary information

A	 5 **Closed-Door Tours**	**B**	 6 **Outward journey laden/** **Return journey unladen** ✪ Locality where passengers are set down and distinguishing sign of the country……

C

Outward journey unladen and all the passengers are taken up in the same place and transported to the country in which the transport operator is established.

✪Locality where passengers are picked up and distinguishing sign of the country…….


7

4

C1

a) The passengers were grouped together, under a contract of carriage made on ..... (Date)

With ..... (travel agency, association, etc.)

b) The passengers were grouped together on the territory of :
a) non contracting Party ..... (Name of this country)
b) Contracting Party other than that in which the transport operator is established ..... (Name of this country)

c) Place and Contracting Party where the Passengers have been taken up ..... (Name of this country)

d) To be carried to the Contracting Party of establishment of the transport operator ..... (Name of this country)

o Copy of the contract of carriage or equivalent document is attached (cf. Important notice point 4).

C2

Passengers have previously been brought by the same transport operator on a service referred to in B, to the contracting Party in which they are to be taken up again and carried out into the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established

o The passenger waybill for the previous outward laden journey and unladen return journey is attached.

C3

Passengers have been invited to travel to ..... (Name of the place and country)

Cost of transport being borne by the person issuing the invitation and the passengers constitute a homogeneous group which has not been formed solely with a view to undertaking that particular journey. The letter of invitation (or a photocopy thereof) is attached.

The group is brought into the territory of the Contracting Party where the transport operator is established.

(Item 6, if necessary, can be completed on a separate sheet that will be firmly stuck to this document)

(Passenger waybill - verso)

5	**Itinerary**	Daily Stages				
	Dates	from Locality / Country	to Locality / Country	Km Laden	Km Unladen	Border-crossing points

6	**List of passengers**		
	1	22	43
	2	23	44
	3	24	45
	4	25	46
	5	26	47
	6	27	48
	7	28	49
	8	29	50
	9	30	51
	10	31	52
	11	32	53
	12	33	54
	13	34	55
	14	35	56
	15	36	57
	16	37	58
	17	38	59
	18	39	60
	19	40	61
	20	41	62
	21	42	63

7	Date of completion of waybill	Signature of the transport operator
8	Unforeseen changes	

9	Control stamps if any					

ANNEX 4

Model of application for an international occasional service

(White paper - A4)

To be worded in the official language(s) or one of the official languages of the Contracting Parties where the request is made

APPLICATION FOR AN AUTHORISATION

TO START AN INTERNATIONAL OCCASIONAL SERVICE

carried out by coach or bus
between Contracting Parties
in accordance with Article 7 of the Agreement on the International Occasional Carriage of Passengers by Coach or Bus
(INTERBUS Agreement)

(Competent authority of the Contracting Party from which the service departs, namely, the first pick up point for passengers)

1. Information concerning the applicant for authorisation:

Name or trade name: .....

Address: .....

Country .....

Tel.: .....

Fax: .....

(Second page of the application)

2. Purpose, reasons and description of the occasional service:
.....
.....
.....
.....

3. Information concerning the route:

(a) Place of departure of service:..... Country .....

(b) Place of destination of service:..... Country .....

Principal route of service and border crossing points
.....
.....
.....
.....

Countries whose territory is crossed without passengers being picked up or set down

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

4. Date of carrying out of service: .....

5. Number of registration of bus(es) or coach (es)
.....
……..
.....
.....

6. Any additional information:

7.

(Place and date) (signature of applicant)

(Third page of the application)

Important notice

1. Transport operators shall fill in the application form and attach evidence that the applicant has a licence to undertake carriage by means of international occasional services by coach and bus referred to in Article 1 (1) (a) second paragraph of the INTERBUS agreement.

2. Occasional services other than those referred to in Article 6 of the INTERBUS agreement shall be subject to authorisation namely, services other than the following:

1. C**losed-door tours,** that is to say services whereby the same bus or coach is used to carry the same group of passengers throughout the journey and to bring them back to the place of departure. The place of departure is in the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

2. S**ervices which make the outward journey laden and the return journey unladen**. The place of departure is in the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

3. S**ervices which the outward journey is made unladen** and all the passengers are taken up in the same place, provided that one of the following conditions are met :

a) passengers constitute groups, on the territory of a non-Contracting Party or of a Contracting Party other than that in which the transport operator is established or that where the passengers are taken up, that have been formed under contracts of carriage made before their arrival in the territory of the latter Contracting Party. Passengers are carried on the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

b) passengers have been previously brought, by the same transport operator in the circumstances provided for under point 2, into the territory of the Contracting Party where they are taken up again and carried into the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

c) passengers have been invited to travel into the territory of another Contracting Party, the cost of transport being borne by the person issuing the invitation. Such passengers must constitute a homogeneous group, which has not been formed solely with a view to undertake that particular journey and which is brought into the territory of the Contracting Party in which the transport operator is established.

4. T**ransit operations** through Contracting Parties in conjunction with occasional services that are exempted from authorisation shall also be exempted from authorisation.

5 **Unladen buses and coaches** to be used exclusively for the replacement of a bus or coach damaged or broken down while performing an international service covered by this Agreement shall also be exempted from authorisation.

For services provided by transport operators established within the European Community, the points of departure and/or destination of the services can be in any Member State of the European Community, independently of the Member State in which the bus or coach is registered or the Member State in which the transport operator is established

3. The application shall be made to the competent authority of the Contracting Party in which the service departs, namely, the first pick-up point for passengers.

4. The buses and coaches to be used shall be registered on the territory of the Contracting Party of establishment of the transport operator.

5. The buses and coaches used to carry out international occasional services covered by INTERBUS Agreement shall comply with the technical standards laid down in Annex 2 of that agreement.

ANNEX 5

Model of authorisation for non-liberalised occasional services

(First page of authorisation)
(Pink paper - A4)

To be worded in the official language(s) or one of the official languages of the Contracting Parties issuing the authorisation

ISSUING CONTRACTING PARTY
- International distinguishing sign - [1]

COMPETENT AUTHORITY
(Stamp)

.....

AUTHORISATION N°.....

for an international occasional service
carried out by coach
or bus between Contracting Parties
in accordance with Article 7 of the Agreement on the
International Occasional Carriage of Passengers by
Coach and Bus
(INTERBUS Agreement)

to: .....
(Surname, first name or trade name of transport operator)

Address: .....
Country: .....
Tel: .....
Fax: .....

....
(Place and date of issue) (Signature and stamp of issuing authority)

_____

1. Belgium (B), Denmark (DK), Germany (D), Greece (GR), Spain (E), France (F), Ireland (IRL), Italy (I), Luxembourg (L), Netherlands (NL),Portugal (P),United Kingdom (UK), Finland (FIN), Austria (A) Sweden (S), Bulgaria(BG), Czech Republic (CZ), Estonia (EST), Hungary (H), Lithuania (LT), Latvia (LV), Poland (PL), Romania (RO), Slovak Republic (SK), Slovenia (SLO) to be completed.

(Second page of authorisation)

1. Purpose, reasons and description of the occasional service:
.....
.....
.....
.....

2. Information concerning the route:

(a) Place of departure of service:..... Country .....

(b) Place of destination of service:..... Country .....

Principal route of service and border crossing points
.....
.....
.....
.....

3. Date of provision of the service: .....

4. Registration number of the bus(es) or coach(es): .....
.....
.....

.

5. Other conditions:
.....
.....

6. Passenger list attached.

.....
(Stamp of authority issuing authorisation)

(Third page of authorisation)

To be worded in the official language(s) or one of the official languages of the Contracting Parties issuing the authorisation

Important notice

1. The authorisation is valid for the entire journey. It may only be used by a transport operator whose name and registration number of the bus or coach is indicated thereon.

2. The authorisation shall be kept on the bus or coach for the duration of the journey and shall be presented whenever enforcement officials so request.

3. The list of passengers is to be annexed to this authorisation.

MODEL OF DECLARATION
TO BE MADE BY INTERBUS CONTRACTING PARTIES
CONCERNING ARTICLE 4 AND ANNEX 1

Conditions applying to road passenger transport operators

DECLARATION BY (Name of the Contracting Party)
CONCERNING ARTICLE 4 AND ANNEX 1

1. The three conditions established in Title I of Council Directive 96/26/EC of 29 April 1996 on admission to the occupation of road haulage operator and road passenger transport operator and mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualification intended to facilitate for these operators the right of freedom of establishment for national and international transport operations (Official Journal of the European Communities L 124 of 23.5.1996, p. 1), as last amended by Council Directive 98/76/EC of 1 October 1998, (Official Journal of the European Community L 277 of 14.1.1998. p.17).

   (a) have been introduced in the national legislation by .....……..... (reference to the Law);

   (b) will be introduced in the national legislation .....……..... (date)

2. As far as the condition concerning the "appropriate financial standing" is concerned the existing legislation establishes that the transport operator must have available capital and reserves of at least:

   - EUR .....(or equivalent in national currency) per vehicle used or
   - EUR .....….(or equivalent in national currency) per seat of the passenger transport buses or coaches used by the transport operator.

   It is envisaged that the amount of the "appropriate financial standing" will be adapted to the requirements of Directive 96/26/EC on .....(date, or no later than 1.1.2005).

El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.

Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.

Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.

Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.

The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council Brussels.

Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil Bruxelles.

Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio Bruxelles.

De hiervoor staande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.

O presente texto precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em

Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.

Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Br
Br
Brü
Βρυ
Bruss
Bruxel
Bruxell
Brussel,
Bruxelas,
Bryssel,
Brüssel den

28 -06- 2001

Por
For
Für d
Για τ
For the
Pour le
Per il Se
Voor de S
Pelo Secre
Euroopan u
På generalse

eneral del Consejo de la Union Europea
ren for Rådet for Den Europæiske Union
etär des Rates der Europäischen Union
ατέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
eral of the Council of the European Union
ral du Conseil de l'Union européenne
ale del Consiglio dell'Unione europea
raal van de Raad van de Europese Unie
Conselho da União Europeia
on pääsihteerin puolesta
Europeiska unionens råd vägnar

K. GRETSCHMANN

CONSILIUM

112

Stwierdzam zgodność powyższej
fotokopii z oryginałem
Warszawa dnia 20.09.2001 r.

p.o. Dyrektora Departamentu
Traktatowego
Jan Michałowski

DECLARATION
BY THE REPUBLIC OF POLAND
CONCERNING ARTICLE 4 AND ANNEX 1

Conditions applying to road passenger transport operators

DECLARATION BY THE REPUBLIC OF POLAND CONCERNING ARTICLE 4 AND ANNEX 1

1. The three conditions established in Title I of Council Directive 96/26/EC of 29 April 1996 on admission to the occupation of road haulage operator and road passenger transport operator and mutual recognition of diplomas, certificates and other evidence of formal qualification intended to facilitate for these operators the right of freedom of establishment for national and international transport operations (Official Journal of the European Communities L 124 of 23.5.1996, p. 1), as last amended by Council Directive 98/76/EC of 1 October 1998, (Official Journal of the European Community L 277 of 14.1.1998. p.17).

   (a) have been introduced in the national legislation by the Law of 6 September 2001 on road transport (O. J. of 30 October 2001, No. 125, item 1371)

2. As far as the condition concerning the "appropriate financial standing" is concerned the existing legislation establishes for the period of 2002 that the transport operator must have available capital and reserves of at least:

   - 3.000 EUR per first vehicle used and 1.000 EUR per each next vehicle.

   It is envisaged that the amount of the "appropriate financial standing" will be adapted to the requirements of Directive 96/26/EC up to 31 December 2003.

Tłoczono z polecenia Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej
Skierowano do druku 3 września 2002 r.
Cena 5,16 zł + 22% VAT