

ÜBEREINKOMMEN
über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen
(Interbus-Übereinkommen)

DIE VERTRAG SCHLIESSENDEN PARTEIEN —

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

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

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

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

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

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

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

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

Der Grundsatz der Nichtdiskriminierung aufgrund der Staatsangehörigkeit oder des Geschäftssitzes des Transportunternehmers und des Herkunfts- oder Bestimmungslandes des Omnibusses ist als Grundvoraussetzung für die Erbringung grenzüberschreitender Verkehrsleistungen anzusehen.

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

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

Um die ordnungsgemäße Umsetzung dieses Übereinkommens sicherzustellen und eine gewisse technische Anpassung der Anhänger zu ermöglichen, ist es angebracht, bestimmte Verfahren für die Verwaltung des Übereinkommens festzulegen.

Der Beitritt zu diesem Übereinkommen sollte allen zukünftigen Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister und bestimmten anderen europäischen Ländern offen stehen —

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

SIND WIE FOLGT ÜBEREINGEKOMMEN:

ABSCHNITT I

GELTUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN*Artikel 1***Geltungsbereich**

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

*Artikel 2***Diskriminierungsverbot**

Die Vertragsparteien sind verpflichtet sicherzustellen, dass der Grundsatz des Verbots jeglicher Diskriminierung aufgrund der Nationalität oder des Geschäftssitzes des Transportunternehmers oder des Herkunfts- oder Bestimmungslandes des Omnibusses eingehalten wird, insbesondere im Hinblick auf die Steuerbestimmungen nach Abschnitt VI und die Kontroll- und Strafbestimmungen nach Abschnitt IX.

*Artikel 3***Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieses Übereinkommens gelten die folgenden Definitionen:

1. „Omnibusse“ sind Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausrüstung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers zu befördern.

2. „Grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr“ ist ein auf dem Gebiet von mindestens zwei Vertragsparteien erfolgreicher Verkehr, der weder der Definition des Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs noch der des Pendelverkehrs entspricht. Die im Rahmen eines solchen Verkehrs anfallenden Fahrten dürfen mit einer gewissen Häufigkeit ausgeführt werden, ohne dadurch den Charakter des Gelegenheitsverkehrs zu verlieren.
3. „Linienverkehr“ ist die regelmäßige Beförderung von Personen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, bei der Fahrgäste an zuvor festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Der Linienverkehr kann der Verpflichtung unterworfen werden, im Voraus festgelegte Fahrpläne und Tarife zu befolgen.
4. Als „Sonderform des Linienverkehrs“ gilt — unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt — die Beförderung bestimmter Kategorien von Personen unter Ausschluss anderer Fahrgäste, soweit die in Nummer 3 genannten Merkmale gegeben sind. Sonderformen des Linienverkehrs sind insbesondere
- die Beförderung von Arbeitnehmern zwischen Wohnung und Arbeitsstätte;
 - die Beförderung von Schülern und Studenten zwischen Wohnung und Lehranstalt.

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

5. 1. „Pendelverkehr“ ist ein Verkehr, bei dem auf mehreren Hin- und Rückfahrten zwischen demselben Ausgangsort und demselben Zielort Personen befördert werden, die zuvor in Gruppen zusammengefasst wurden. Jede Reisegruppe, d. h. die Personen, die die Hinfahrt gemeinsam zurückgelegt haben, wird bei einer späteren Fahrt von dem gleichen Transportunternehmer an den Ausgangsort zurückbefördert.

Als „Ausgangsort“ und „Zielort“ gelten die Orte, an denen die Reise beginnt bzw. endet, jeweils einschließlich ihrer Umgebung im Umkreis von 50 km.

2. Bei Pendelfahrten dürfen unterwegs Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden.
3. Die erste Rückfahrt und die letzte Hinfahrt einer Reihe von Pendelfahrten sind Leerfahrten.
4. Die Einordnung eines Verkehrs als Pendelverkehr wird jedoch nicht dadurch berührt, dass mit Zustimmung der zuständigen Behörden in der betreffenden Vertragspartei oder in den betreffenden Vertragsparteien
- Reisende abweichend von Ziffer 1 die Rückfahrt mit einer anderen Reisegruppe oder mit einem anderen Transportunternehmer vornehmen;
 - Reisende abweichend von Ziffer 2 unterwegs aufgenommen oder abgesetzt werden;
 - abweichend von Ziffer 3 die erste Hin- und die letzte Rückfahrt einer Reihe von Pendelfahrten Leerfahrten sind.

6. „Vertragsparteien“ sind die Unterzeichnerstaaten, die ihren Willen bekundet haben, sich durch dieses Übereinkommen zu binden, und für die dieses Übereinkommen in Kraft getreten ist.

Dieses Übereinkommen gilt für die Gebiete, in denen der Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft angewendet wird, und nach Maßgabe jenes Vertrags, und außerdem für BOSNIEN-HERZEGOWINA, BULGARIEN, ESTLAND, KROATIEN, LETTLAND, LITAUEN, die REPUBLIK MOLDAU, POLEN, RUMÄNIEN, die SLOWAKEI, SLOWENIEN, die TSCHECHISCHE REPUBLIK, die TÜRKEI und UNGARN, soweit diese Länder dieses Übereinkommen abgeschlossen haben.

7. „Zuständige Behörden“ sind die Behörden, die von den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und den anderen Vertragsparteien benannt werden, um die in den Abschnitten V, VI, VII, VIII und IX dieses Übereinkommens dargelegten Aufgaben wahrzunehmen.
8. „Transit“ ist der Teil einer Verkehrsleistung, der durch das Gebiet einer Vertragspartei führt, ohne dass dort Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden.

ABSCHNITT II

ANFORDERUNGEN AN DIE PERSONENVERKEHRСУNTERNEHMER

Artikel 4

- (1) Soweit noch nicht geschehen, erlassen die Vertragsparteien Vorschriften, die den Bestimmungen der im Anhang 1 genannten Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft entsprechen.
- (2) Hinsichtlich der in Artikel 3 Absatz 3 jener Richtlinie genannten Anforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit können die Vertragsparteien bis zum 1. Januar 2003 als nachzuweisendes Mindestkapital (einschließlich Reserven) einen geringeren als den in dem genannten Absatz 3 Buchstabe c) festgelegten Betrag vorsehen; unbeschadet der Bestimmungen des jeweiligen Europa-Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten und bestimmten Vertragsparteien dieses Übereinkommens verlängert sich die genannte Frist bis zum 1. Januar 2005, wenn bei der Ratifizierung dieses Übereinkommens eine entsprechende Erklärung abgegeben wird.

ABSCHNITT III

TECHNISCHE ANFORDERUNGEN AN DIE FAHRZEUGE

Artikel 5

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

ABSCHNITT IV

MARKTZUGANG

Artikel 6

Liberalisierter Gelegenheitsverkehr

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

1. Rundfahrten „mit geschlossenen Türen“, d. h. Fahrten, die mit dem gleichen Omnibus ausgeführt werden, der die gleiche Reisegruppe über die gesamte Fahrtstrecke befördert und an den Ausgangsort zurückbringt. Der Ausgangsort liegt im Gebiet der Vertragspartei, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
2. Beförderung von Fahrgästen auf der Hinfahrt mit leerer Rückfahrt. Der Ausgangsort liegt im Gebiet der Vertragspartei, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
3. Fahrten mit leerer Hinfahrt, bei denen alle Fahrgäste am gleichen Ort aufgenommen werden, sofern eine der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:
 - a) Die Fahrgäste bilden im Gebiet einer Nichtvertragspartei oder einer Vertragspartei, die weder diejenige ist, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, noch diejenige, in der die Fahrgäste aufgenommen werden, Gruppen, die durch Beförderungsverträge zusammengefasst sind, die vor ihrer Ankunft in der letztgenannten Vertragspartei abgeschlossen wurden. Die Fahrgäste werden in das Gebiet der Vertragspartei gebracht, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 - b) Die Fahrgäste sind zuvor vom gleichen Verkehrsunternehmer unter den unter Nummer 2 dargelegten Umständen in das Gebiet der Vertragspartei gebracht worden, in der sie wieder aufgenommen werden, um in das Gebiet der Vertragspartei befördert zu werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 - c) Die Fahrgäste sind eingeladen worden, sich in das Gebiet einer anderen Vertragspartei zu begeben, wobei die Fahrtkosten von der einladenden Person getragen werden. Die Fahrgäste müssen eine homogene Gruppe sein, die nicht nur zum Zweck dieser Fahrt gebildet wurde und in das Gebiet der Vertragspartei gebracht wird, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.

Ferner sind folgende Fahrten von der Genehmigungspflicht befreit:

4. Transitfahrten durch das Gebiet von Vertragsparteien im Zusammenhang mit genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehren.
5. Leerfahrten von Omnibussen, die lediglich als Ersatz von Omnibussen dienen sollen, die bei einer unter dieses Übereinkommen fallenden grenzüberschreitenden Verkehrsleistung beschädigt worden oder ausgefallen sind.

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

Artikel 7

Nicht liberalisierter Gelegenheitsverkehr

(1) Für Gelegenheitsverkehre, die nicht den in Artikel 6 genannten Bedingungen entsprechen, ist eine Genehmigung gemäß Artikel 15 erforderlich.

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

ABSCHNITT V

SOZIALBESTIMMUNGEN

Artikel 8

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

ABSCHNITT VI

STEUER- UND ZOLLBESTIMMUNGEN

Artikel 9

(1) Omnibusse, die bei nach diesem Übereinkommen durchgeführten Fahrten eingesetzt werden, sind im Gebiet der anderen Vertragsparteien von allen Fahrzeugsteuern und allen auf den Betrieb oder Besitz von Fahrzeugen erhobenen Abgaben sowie von allen speziell auf Verkehrsleistungen erhobenen Steuern und Abgaben befreit.

Diese Befreiung von Omnibussen gilt nicht für die Steuern und Abgaben auf Kraftstoffe, die auf Verkehrsleistungen erhobene Mehrwertsteuer, Straßenbenutzungsgebühren und sonstige von den Verkehrsnutzern für die Nutzung der Infrastruktur erhobene Gebühren.

(2) Die Vertragsparteien stellen sicher, dass Straßenbenutzungsgebühren und andere von den Verkehrsnutzern zu zahlende Abgaben nicht gleichzeitig für das Befahren eines bestimmten Straßenabschnitts erhoben werden können. Die Vertragsparteien können jedoch Gebühren für Straßennetze erheben, auf denen Benutzungsgebühren für Brücken, Tunnel und Passstraßen zu zahlen sind.

(3) Der von den Omnibussen in den hierfür herstellerseitig vorgesehenen Behältern mitgeführte Kraftstoff bis zur Höchstmenge von 600 l sowie die in den Fahrzeugen ausschließlich für Betriebszwecke befindlichen Schmierstoffe sind von allen in den anderen Vertragsparteien erhobenen Einfuhrzöllen und sonstigen Steuern und Abgaben befreit.

(4) Der nach Artikel 23 gebildete Gemeinsame Ausschuss erstellt eine Liste der in den einzelnen Vertragsparteien auf den Straßenpersonenverkehr mit Omnibussen erhobenen Steuern. In dieser Liste ist anzugeben, welche Steuern unter die Bestimmungen von Absatz 1 Unterabsatz 1 dieses Artikels fallen und demnach nur in der Vertragspartei erhoben werden können, in der das Fahrzeug zugelassen ist. Daneben ist in dieser Liste anzugeben, welche Steuern unter die Bestimmungen von Absatz 1 Unterabsatz 2 dieses Artikels fallen und demnach auch in den anderen Vertragsparteien als der Vertragspartei, in der das Fahrzeug zugelassen ist, erhoben werden können. Vertragsparteien, die eine der in diesen Listen aufgeführten Steuern durch eine andere gleich- oder andersartige Steuer ersetzen, melden dies dem Gemeinsamen Ausschuss, damit dieser die Listen entsprechend aktualisieren kann.

(5) Die Ersatzteile und Werkzeuge für die Instandsetzung eines bei einer internationalen Verkehrsleistung beschädigten Omnibusses sind bei ihrer Einfuhr in das Gebiet der anderen Vertragspartei zu den in deren Bestimmungen für die vorübergehende Einfuhr solcher Gegenstände festgelegten Bedingungen von Einfuhrzöllen und allen Steuern und Abgaben befreit. Die ersetzten Teile sind wieder auszuführen oder unter Aufsicht der zuständigen Zollbehörde der anderen Vertragspartei zu vernichten.

ABSCHNITT VII

KONTROLLDOKUMENTE FÜR DEN GENEHMIGUNGSFREIEN GELEGENHEITSVERKEHR

Artikel 10

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

Artikel 11

(1) Das Kontrolldokument besteht aus abtrennbaren Fahrtenblättern in doppelter Ausfertigung, die in Fahrtenheften zu je 25 Fahrtenblättern enthalten sind. Das Kontrolldokument muss dem in Anhang 3 dieses Übereinkommens wiedergegebenen Muster entsprechen.

(2) Jedes Fahrtenheft und die in ihm enthaltenen Fahrtenblätter werden mit einer Kennnummer versehen. Die einzelnen Fahrtenblätter werden zusätzlich von 1 bis 25 durchnummeriert.

(3) Der Text auf dem Deckblatt des Fahrtenheftes und auf den Fahrtenblättern wird in der Amtssprache oder in mehreren Amtssprachen der Vertragspartei gedruckt, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.

Artikel 12

(1) Das in Artikel 11 vorgesehene Fahrtenheft wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt; es ist nicht übertragbar.

(2) Das Original des Fahrtenblatts ist während der ganzen Fahrt, für die es ausgestellt wurde, im Omnibus mitzuführen.

(3) Der Verkehrsunternehmer ist für die ordnungsgemäße Führung der Fahrtenblätter verantwortlich.

Artikel 13

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

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

(3) Wenn die Hinfahrt gemäß Artikel 6 Absatz 3 als Leerfahrt erfolgt, kann die Liste der Fahrgäste zu den in Absatz 2 genannten Bedingungen zum Zeitpunkt der Aufnahme der Fahrgäste erstellt werden.

Artikel 14

Die zuständigen Behörden in zwei oder mehr Vertragsparteien können vereinbaren, dass die Erstellung der Fahrgastliste nicht erforderlich ist. In diesem Fall ist im Kontrolldokument die Zahl der Fahrgäste anzugeben.

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

ABSCHNITT VIII

GENEHMIGUNG NICHT LIBERALISierter GELEGENHEITSVERKEHRE*Artikel 15*

(1) Genehmigungen für Gelegenheitsverkehre, die nicht nach Artikel 6 liberalisiert sind, werden in gegenseitigem Einvernehmen zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien, in deren Gebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden sollen, und den zuständigen Behörden der im Transit zu durchfahrenden Vertragsparteien erteilt. Wenn sowohl der Ausgangs- als auch der Zielort der Fahrt in einem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft liegt, ist der Transit durch andere Mitgliedstaaten der Gemeinschaft nicht genehmigungspflichtig.

(2) Die Genehmigung entspricht dem in Anhang 5 wiedergegebenen Muster.

*Artikel 16***Antrag auf Genehmigung**

(1) Der Antrag auf Genehmigung ist vom Verkehrsunternehmer an die zuständigen Behörden der Vertragspartei zu richten, in deren Gebiet der Ausgangsort liegt.

Das Antragsformular entspricht dem in Anhang 4 wiedergegebenen Muster.

(2) Dem vom Verkehrsunternehmer auszufüllenden Antrag ist der Nachweis beizufügen, dass der Antragsteller die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) zweiter Gedankenstrich genannte Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen besitzt.

(3) Die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Gebiet der Ausgangsort liegt, prüfen den Antrag auf Genehmigung des betreffenden Verkehrsdienstes und leiten ihn im Genehmigungsfall weiter an die zuständigen Behörden der Vertragspartei(en), in deren Gebiet(en) der oder die Zielort(e) liegt bzw. liegen, sowie an die zuständigen Behörden der im Transit zu durchfahrenden Vertragsparteien.

(4) Abweichend von Artikel 15 Absatz 1 können Vertragsparteien, deren Gebiete im Transit durchfahren werden, beschließen, dass ihre Zustimmung zu den in diesem Abschnitt behandelten Verkehren nicht mehr erforderlich ist. Der nach Artikel 23 gebildete Gemeinsame Ausschuss ist von einem solchen Beschluss in Kenntnis zu setzen.

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

Artikel 17

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

ABSCHNITT IX

KONTROLL- UND STRAFBESTIMMUNGEN, GEGENSEITIGE AMTSHILFE*Artikel 18*

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

Artikel 19

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

Artikel 20

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

Dem nach Artikel 23 gebildeten Gemeinsamen Ausschuss sind Muster dieser von den zuständigen Behörden der Vertragsparteien ausgestellten Dokumente zu übergeben.

Artikel 21

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

Artikel 22

(1) Wenn ein nicht ansässiger Verkehrsunternehmer schwere oder wiederholte Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften, insbesondere gegen die Bestimmungen über Fahr- und Ruhezeiten und die Sicherheit im Straßenverkehr begangen hat, die zum Entzug der Erlaubnis zur Ausübung des Berufs eines Personenverkehrsunternehmers führen könnten, übermitteln die zuständigen Behörden der betreffenden Vertragspartei den zuständigen Behörden der Vertragspartei, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, alle in ihrem Besitz befindlichen Informationen über diese Verstöße und über die gegen ihn verhängten Strafen.

(2) Die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in deren Gebiet die schweren oder wiederholten Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften, insbesondere gegen die Bestimmungen über Fahr- und Ruhezeiten und die Sicherheit im Straßenverkehr begangen wurden, können dem betreffenden Verkehrsunternehmer vorübergehend den Zugang zum Gebiet dieser Vertragspartei verweigern.

Innerhalb der Europäischen Gemeinschaft können die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats den Zugang zu diesem Mitgliedstaat nur vorübergehend verweigern. Die zuständigen Behörden der Vertragspartei, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, sowie der nach Artikel 23 gebildete Gemeinsame Ausschuss sind von derartigen Maßnahmen in Kenntnis zu setzen.

(3) Wenn ein Verkehrsunternehmer schwere oder wiederholte Verstöße gegen die Straßenverkehrsvorschriften, insbesondere gegen die Bestimmungen über Fahr- und Ruhezeiten und die Sicherheit im Straßenverkehr begangen hat, treffen die zuständigen Behörden der Vertragsparteien, in der der

Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, geeignete Maßnahmen, um eine Wiederholung derartiger Verstöße zu vermeiden; diese Maßnahmen können in der Aussetzung oder dem Entzug der Erlaubnis zur Ausübung des Berufs eines Personenverkehrsunternehmers bestehen. Der nach Artikel 23 gebildete Gemeinsame Ausschuss ist von einer derartigen Maßnahme in Kenntnis zu setzen.

(4) Die Vertragsparteien garantieren den Verkehrsunternehmern das Recht, gegen die verhängten Strafmaßnahmen Rechtsmittel einzulegen.

ABSCHNITT X

DER GEMEINSAME AUSSCHUSS*Artikel 23*

(1) Zur Erleichterung der Durchführung dieses Übereinkommens wird hiermit ein Gemeinsamer Ausschuss gebildet. Dieser Ausschuss besteht aus Vertretern der Vertragsparteien.

(2) Der Gemeinsame Ausschuss hält innerhalb von sechs Monaten nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens eine erste Sitzung ab.

(3) Der Gemeinsame Ausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

(4) Der Gemeinsame Ausschuss tritt auf Verlangen mindestens einer Vertragspartei zusammen.

(5) Der Gemeinsame Ausschuss fasst Beschlüsse nur, wenn zwei Drittel der Vertragsparteien, darunter die Europäische Gemeinschaft, in den Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses vertreten sind.

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

Artikel 24

(1) Der Gemeinsame Ausschuss sorgt für die ordnungsgemäße Durchführung dieses Übereinkommens. Der Ausschuss wird über alle Maßnahmen unterrichtet, die zur Umsetzung der Bestimmungen dieses Übereinkommens getroffen wurden oder getroffen werden sollen.

(2) Der Gemeinsame Ausschuss soll insbesondere

- a) aufgrund der ihm von den Vertragsparteien zugeleiteten Informationen eine Liste der für die Aufgaben nach den Abschnitten V, VI, VII, VIII und IX zuständigen Behörden der Vertragsparteien aufstellen;
- b) die in den Anhängen zu diesem Übereinkommen wiedergegebenen Kontrolldokumente und sonstigen Dokumentenmuster ändern oder anpassen;

- c) die Anhänge über die auf Omnibusse anzuwendenden technischen Normen sowie den Anhang 1 über die Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer nach Artikel 4 ändern oder anpassen, um zukünftige innerhalb der Europäischen Gemeinschaft beschlossene Maßnahmen zu berücksichtigen;
- d) anhand der von den Vertragsparteien übermittelten Angaben eine zur Information dienende Liste über die in Artikel 9 Absätze 4 und 5 genannten Zölle, Steuern und Abgaben erstellen;
- e) die in Artikel 8 genannten Anforderungen an die Sozialbestimmungen ändern oder anpassen, um zukünftige innerhalb der Europäischen Gemeinschaft beschlossene Maßnahmen zu berücksichtigen;
- f) gegebenenfalls auftretende Streitfragen über die Durchführung und Auslegung dieses Übereinkommens klären;
- g) weitere Schritte zur Liberalisierung der weiterhin genehmigungspflichtigen Gelegenheitsverkehre vorschlagen.

(3) Die Vertragsparteien treffen die notwendigen Maßnahmen, um die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses nötigenfalls entsprechend ihren jeweiligen internen Verfahrensweisen umzusetzen.

(4) Wenn zu einer Streitfrage gemäß Absatz 2 Buchstabe f) dieses Artikels keine Einigkeit erzielt werden kann, können die betroffenen Vertragsparteien den Fall einem Schiedsgericht vorlegen. Dabei benennt jede der betroffenen Vertragsparteien ein Mitglied des Schiedsgerichts. Auch der Gemeinsame Ausschuss selbst benennt ein Mitglied dieses Schiedsgerichts.

Die Schiedsrichter treffen eine Mehrheitsentscheidung.

Die von der Streitfrage betroffenen Vertragsparteien müssen die notwendigen Maßnahmen zur Umsetzung der Entscheidung des Schiedsgerichts treffen.

ABSCHNITT XI

ALLGEMEINE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 25

Zweiseitige Vereinbarungen

(1) Die Bestimmungen dieses Übereinkommens ersetzen die einschlägigen Bestimmungen der zwischen einzelnen Vertragsparteien geschlossenen Übereinkommen. Im Fall der Europäischen Gemeinschaft gilt dies für auch für Übereinkommen zwischen einzelnen Mitgliedstaaten und anderen Vertragsparteien.

(2) Einzelne Vertragsparteien mit Ausnahme der Europäischen Gemeinschaft können vereinbaren, auf Omnibusse, die im Gelegenheitsverkehr zwischen ihren Gebieten und bei Transitfahrten durch ihre Gebiete eingesetzt werden, anstelle von Artikel 5 und Anhang 2 dieses Übereinkommens andere technische Normen anzuwenden.

(3) Unbeschadet der Bestimmungen von Anhang 2 Artikel 6 ersetzen die Bestimmungen dieses Übereinkommens die einschlägigen Bestimmungen der zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft und anderen Vertragsparteien abgeschlossenen Übereinkommen.

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

Artikel 26

Unterzeichnung

Dieses Übereinkommen wird in Brüssel vom 14. April 2000 bis zum 30. Juni 2001 beim Generalsekretariat des Rats der Europäischen Union, das als Hinterlegungsstelle für dieses Übereinkommen dient, zur Unterzeichnung aufgelegt.

Artikel 27

Ratifizierung bzw. Genehmigung dieses Übereinkommens und Hinterlegung

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

Artikel 28

Inkrafttreten

(1) Dieses Übereinkommen tritt für diejenigen Vertragsparteien, die es genehmigt oder ratifiziert haben, in Kraft, nachdem es von insgesamt vier Vertragsparteien, darunter die Europäische Gemeinschaft, genehmigt oder ratifiziert wurde; das Inkrafttreten erfolgt am ersten Tag des dritten auf das Datum der Hinterlegung der vierten Genehmigungs- oder Ratifizierungsurkunde folgenden Monats oder, wenn zum Zeitpunkt der Ratifizierung des Übereinkommens eine entsprechende Erklärung abgegeben wurde, erst am ersten Tag des sechsten Monats.

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

*Artikel 29***Laufzeit des Übereinkommens — Bewertung seiner Wirksamkeit**

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

*Artikel 30***Beitritt**

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

*Artikel 31***Kündigung**

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

Hinterlegungsstelle des Übereinkommens kündigen. Ferner ist der Gemeinsame Ausschuss über die Gründe für die Kündigung zu unterrichten. Während der ersten vier Jahre nach seinem Inkrafttreten gemäß Artikel 28 ist eine Kündigung dieses Übereinkommens jedoch nicht möglich.

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

*Artikel 32***Ausscheiden einer Vertragspartei**

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

*Artikel 33***Anhänge**

Die beigelegten Anhänge sind Bestandteil dieses Übereinkommens.

*Artikel 34***Sprachen**

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

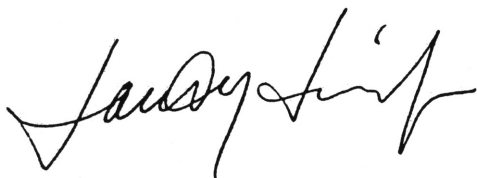
Jede Vertragspartei besorgt eine eigene Übersetzung dieses Übereinkommens in seiner (seinen) Amtssprache(n). Eine Kopie dieser Übersetzung(en) ist im Archiv des Generalsekretariats des Rats der Europäischen Union zu hinterlegen.

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

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten ihre Unterschriften unter dieses Übereinkommen gesetzt.

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

For the European Community
Pour la Communauté européenne
Für die Europäische Gemeinschaft



22 -06- 2001

For Bosnia-Herzegovina
Pour la Bosnie-Herzégovine
Für Bosnien-Herzegowina



14 -06- 2001

For the Republic of Bulgaria
Pour la République de Bulgarie
Für die Republik Bulgarien



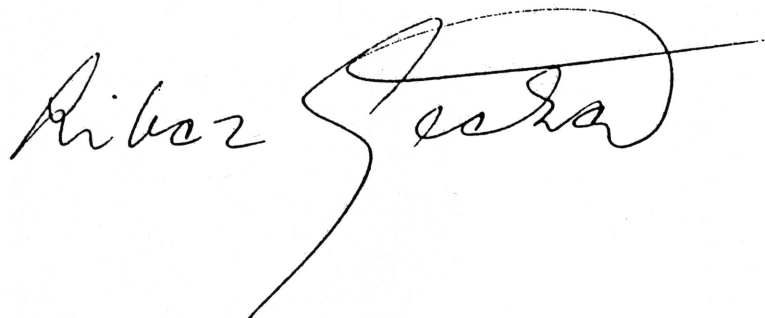
11 -12- 2000

For the Republic of Croatia
Pour la République de Croatie
Für die Republik Kroatien



27 -04- 2001

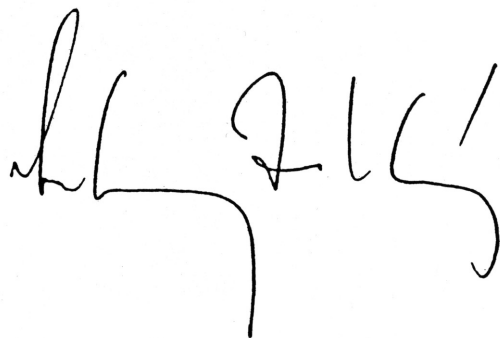
For the Czech Republic
Pour la République tchèque
Für die Tschechische Republik



26 -06- 2001

For the Republic of Estonia
Pour la République d'Estonie
Für die Republik Estland

For the Republic of Hungary
Pour la République de Hongrie
Für die Republik Ungarn



27 -06- 2001

For the Republic of Latvia
Pour la République de Lettonie
Für die Republik Lettland



15 -12- 2000

For the Republic of Lithuania
Pour la République de Lituanie
Für die Republik Litauen



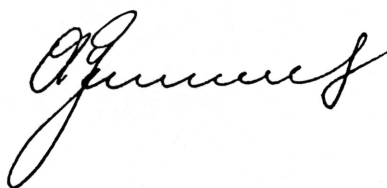
29 -09- 2000

For the Republic of Moldova
Pour la République de Moldova
Für die Republik Moldau



28 -09- 2000

For the Republic of Poland
Pour la République de Pologne
Für die Republik Polen



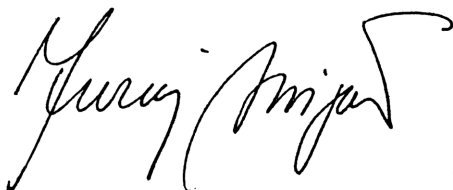
11 -12- 2000

For Romania
Pour la Roumanie
Für Rumänien



02 -10- 2000

For the Slovak Republic
Pour la République slovaque
Für die Slowakische Republik



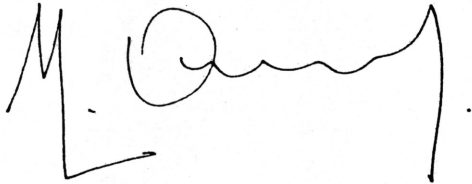
14 -12- 2000

For the Republic of Slovenia
Pour la République de Slovénie
Für die Republik Slowenien



22-12-2000

For the Republic of Turkey
Pour la République de Turquie
Für die Republik Türkei



11-06-2001

ANHANG

ANHANG 1

Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer nach Artikel 4

Bei der in Artikel 4 genannten Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft handelt es sich um:

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

ANHANG 2

Technische Normen für Omnibusse

Artikel 1

Ab dem Tag des Inkrafttretens des Interbus-Übereinkommens für die einzelnen Vertragsparteien müssen die zur Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr eingesetzten Omnibusse den Bestimmungen der folgenden Rechtsvorschriften entsprechen:

- a) Richtlinie 96/96/EG des Rates vom 20. Dezember 1996 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 46 vom 17.2.1997, S. 1);
- b) Richtlinie 92/6/EWG des Rates vom 10. Februar 1992 über Einbau und Benutzung von Geschwindigkeitsbegrenzern für bestimmte Kraftfahrzeugklassen in der Gemeinschaft (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 57 vom 2.3.1992, S. 27);
- c) Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 235 vom 17.9.1996, S. 59);
- d) Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 370 vom 31.12.1995, S. 8), zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 2135/98 der Kommission vom 24. September 1998 (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 274 vom 9.10.1998, S. 1) oder die entsprechenden Bestimmungen des ERTA-Übereinkommens und der Protokolle zu diesem Übereinkommen.

Artikel 2

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

Sachbereich	UN-ECE-Verordnung/letzte Änderung	EG-Richtlinie (ursprünglich — letzte Änderung)	Datum der Umsetzung innerhalb der EU
Auspuffgase	49/01	88/77	1.10.1993
	49/02, Genehmigung A	91/542 Stufe 1	1.10.1996
	49/02, Genehmigung B	91/542 Stufe 2 96/1	
Rauchentwicklung	24/03	72/306	2.8.1972
Geräuschpegel	51/02	70/157	1.10.1989
		84/424	1.10.1996
		92/97	
Bremsystem	13/09	71/320	1.10.1991
		88/194	1.10.1994
		91/422	
		98/12	
Reifen	54	92/23	1.1.1993
Lichtanlage	48/01	76/756	1.1.1994
		91/663	
		97/28	

Artikel 3

Für die Omnibusse, die in den folgenden Verkehren eingesetzt werden

- a) von einem Mitgliedstaat der Gemeinschaft (außer Griechenland) in das Gebiet einer Vertragspartei des Interbus-Übereinkommens,
- b) von einer Interbus-Vertragspartei in das Gebiet eines Mitgliedstaats der Gemeinschaft (außer Griechenland),
- c) von einer Interbus-Vertragspartei nach Griechenland in Transit durch das Gebiet eines anderen Mitgliedstaats der Gemeinschaft, durchgeführt von in einer Interbus-Vertragspartei niedergelassenen Verkehrsunternehmen,

gelten folgende Bestimmungen:

1. Omnibusse, die vor dem 1.1.1980 erstmalig zugelassen wurden, dürfen für Gelegenheitsverkehre nach dem Interbus-Übereinkommen nicht verwendet werden.

2. Omnibusse, die zwischen dem 1.1.1980 und dem 31.12.1981 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31.12.2000 verwendet werden.
3. Omnibusse, die zwischen dem 1.1.1982 und dem 31.12.1983 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31.12.2001 verwendet werden.
4. Omnibusse, die zwischen dem 1.1.1984 und dem 31.12.1985 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31.12.2002 verwendet werden.
5. Omnibusse, die zwischen dem 1.1.1986 und dem 31.12.1987 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31.12.2003 verwendet werden.
6. Omnibusse, die zwischen dem 1.1.1988 und dem 31.12.1989 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31.12.2004 verwendet werden.
7. Vom 1.1.2005 an dürfen nur Omnibusse verwendet werden, die nach dem 1.1.1990 erstmalig zugelassen wurden (EURO 0).
8. Vom 1.1.2007 an dürfen nur Omnibusse verwendet werden, die nach dem 1.10.1993 erstmalig zugelassen wurden (EURO 1).

Artikel 4

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

- a) von Griechenland in das Gebiet einer Interbus-Vertragspartei,
- b) von einer Interbus-Vertragspartei nach Griechenland,

gelten folgende Bestimmungen:

1. Omnibusse, die vor dem 1.1.1980 erstmalig zugelassen wurden, dürfen für Gelegenheitsverkehre nach dem Interbus-Übereinkommen nicht verwendet werden.
2. Omnibusse, die zwischen dem 1.1.1980 und dem 31.12.1981 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31.12.2000 verwendet werden.
3. Omnibusse, die zwischen dem 1.1.1982 und dem 31.12.1983 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31.12.2001 verwendet werden.
4. Omnibusse, die zwischen dem 1.1.1984 und dem 31.12.1985 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31.12.2003 verwendet werden.
5. Omnibusse, die zwischen dem 1.1.1986 und dem 31.12.1987 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31.12.2005 verwendet werden.
6. Omnibusse, die zwischen dem 1.1.1988 und dem 31.12.1989 erstmalig zugelassen wurden, dürfen nur bis zum 31.12.2007 verwendet werden.
7. Vom 1.1.2008 an dürfen nur Omnibusse verwendet werden, die nach dem 1.1.1990 erstmalig zugelassen wurden (EURO 0).
8. Vom 1.1.2010 an dürfen nur Omnibusse verwendet werden, die nach dem 1.10.1993 erstmalig zugelassen wurden (EURO 1).

Artikel 5

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

Artikel 6

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

(2) Die betreffenden Mitgliedstaaten der Gemeinschaft und Vertragsparteien des Interbus-Übereinkommens unterrichten den nach Artikel 23 des Übereinkommens gebildeten Gemeinsamen Ausschuss über solche zweiseitigen Übereinkünfte oder Regelungen und deren Inhalt.

Artikel 7

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

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

Artikel 8

- (1) Unbeschadet der in Artikel 1 Buchstabe a) dieses Anhangs genannten Bestimmungen können die Vertragsparteien stichprobenartige Kontrollen durchführen um sicherzustellen, dass die betreffenden Omnibusse den Bestimmungen der Richtlinie 96/96/EG entsprechen. Für die Zwecke dieses Anhangs steht der Begriff „stichprobenartige Kontrollen“ für im Gebiet einer Vertragspartei von den dortigen Behörden an der Straße durchgeführte außerplanmäßige und somit unerwartete Überprüfungen von Omnibussen.
- (2) Bei der Durchführung der in diesem Anhang vorgesehenen Straßenkontrollen benutzen die zuständigen Behörden der Vertragsparteien die in Anhang II a und II b enthaltene Kontrollliste. Eine Kopie dieser von den die Kontrolle durchführenden Beamten ausgefüllten Kontrollliste wird dem Fahrer des Omnibusses ausgehändigt, damit dieser sie auf Verlangen vorlegen kann, um in unangemessen kurzen Zeitabständen nachfolgende Kontrollen nach Möglichkeit zu vereinfachen oder zu vermeiden.
- (3) Stellt der Fahrzeugprüfer bei der Straßenkontrolle Mängel im Wartungszustand des Omnibusses fest, die eine weitere Untersuchung erfordern, kann das Fahrzeug einer technischen Überprüfung in einer zugelassenen Prüfstelle gemäß Artikel 2 Richtlinie 96/96/EG unterzogen werden.
- (4) Führt die stichprobenartig durchgeführte Straßenkontrolle zu der Feststellung, dass der Omnibus den Bestimmungen der Richtlinie 96/96/EG nicht entspricht und somit als ernsthafte Gefährdung für seine Insassen und andere Verkehrsteilnehmer anzusehen ist, kann der Omnibus — unabhängig von möglicherweise zu verhängenden anderen Strafen — mit sofortiger Wirkung vom Verkehr auf öffentlichen Straßen ausgeschlossen werden.
- (5) Die Straßenkontrollen erfolgen ohne Diskriminierung nach Nationalität oder Wohnsitz der Fahrer oder dem Zulassungsland der Omnibusse.
-

ANHANG IIa

KONTROLLLISTE

1. Ort der Kontrolle 2. Datum 3. Uhrzeit
4. Länderzeichen und amtliches Kennzeichen des Motorfahrzeugs
5. Fahrzeugklasse:
 Omnibus ⁽¹⁾
6. Name und Anschrift des Verkehrsunternehmers

7. Staatsangehörigkeit
8. Fahrer
9. Versender, Anschrift, Ort der Aufnahme
10. Empfänger, Anschrift, Ort der Absetzung
11. Bruttomasse der Einheit
12. Grund für Beanstandungen:
 — Bremssystem und dessen Bestandteile
 — Lenkgestänge
 — Scheinwerfer, Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen
 — Räder/Radnaben/Reifen
 — Auspuffsystem
 — Rauchdichte (Diesel)
 — Abgase (Benzin)
13. Verschiedenes/Anmerkungen
14. Name der/des die Kontrolle durchführenden Behörde/Beamten
15. Ergebnis der Kontrolle
 — in Ordnung
 — in Ordnung mit geringen Mängeln
 — erhebliche Mängel
 — sofortiges Fahrverbot
- Unterschrift des Fahrzeugprüfers/Genehmigung
- _____

⁽¹⁾ Für die Personenbeförderung eingerichtete Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern und mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz (Kategorien M2 und M3).

ANHANG IIb

TECHNISCHE NORMEN FÜR DIE STRASSENKONTROLLEN

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

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

1. Bremsen

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

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

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

Wenn der Wartungszustand des Omnibusses zweifelhaft erscheint, können die kontrollierenden Behörden eine Überprüfung der Bremsleistung des Omnibusses gemäß bestimmten oder allen Bestimmungen der Richtlinie 96/96/EG in Anhang II Nummer 1 vornehmen.

2. Abgasemissionen**2.1. Abgasemissionswerte****2.1.1. Omnibusse mit Fremdzündungs(Otto-)motoren**

- a) Omnibusse, deren Abgasemissionen nicht durch ein fortgeschrittenes Abgaskontrollsystem wie z. B. einen lambdasondengeregelten Dreiwegekatalysator gesteuert werden:
 1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf möglicherweise vorhandene Leckstellen;
 2. gegebenenfalls Sichtprüfung des Abgasregelsystems um festzustellen, ob alle erforderlichen Elemente eingebaut sind.

Nach einer angemessenen Laufzeit des Motors (unter Berücksichtigung der Empfehlungen des Herstellers) wird der Kohlenmonoxidgehalt (CO-Gehalt) der Auspuffgase bei leer laufendem Motor (ohne Last) gemessen.

Als höchstzulässiger CO-Gehalt der Auspuffgase gilt der vom Hersteller des Omnibusses angegebene Wert. Wenn diese Angaben fehlen oder die zuständigen Behörden der Vertragsparteien beschließen, sie nicht als Bezugswert anzuwenden, darf der CO-Gehalt die folgenden Werte nicht übersteigen:

- bei Omnibussen, die zwischen dem Datum, von dem an die Vertragsparteien die Einhaltung der Richtlinie 70/220/EWG⁽¹⁾ vorschreiben und dem 1. Oktober 1986 erstmalig zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden: CO — 4,5 % (Vol.);
 - bei Omnibussen, die nach dem 1. Oktober 1986 erstmalig zugelassen bzw. in Betrieb genommen wurden: CO — 3,5 % (Vol.).
- b) Omnibusse, deren Abgasemissionen durch ein fortgeschrittenes Abgaskontrollsystem wie z. B. einen lambdasondengeregelten Dreiwegekatalysator gesteuert werden:
 1. Sichtprüfung der Auspuffanlage auf möglicherweise vorhandene Leckstellen und auf Vollständigkeit der Anlage;

⁽¹⁾ Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen (ABl. L 76 vom 6.4.1970, S. 1); Berichtigung (ABl. L 81 vom 11.4.1970, S. 15). Zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 100 vom 19.4.1994, S. 42).

2. Sichtprüfung des Abgasregelsystems um festzustellen, ob alle erforderlichen Elemente eingebaut sind;
3. Prüfung der Wirksamkeit des Abgasregelsystems des Omnibusses durch Messung des Lambdawerts und des CO-Gehalts der Auspuffgase gemäß Nummer 4 oder nach den vom Hersteller vorgeschlagenen und bei der Typenzulassung genehmigten Verfahren. Für jeden dieser Tests ist der Motor entsprechend den Empfehlungen des Herstellers vorzubereiten;
4. Emissionsmessung im Auspuffrohr — Grenzwerte:
Messung bei Leerlauf und geringer Drehzahl:
Der höchstzulässige CO-Gehalt im Auspuffgas ist der vom Hersteller angegebene Wert. Wenn diese Angabe nicht vorliegt, darf der CO-Gehalt 0,5 % (Vol.) nicht übersteigen.

Messung bei Leerlauf und hoher Drehzahl (mindestens 2000 min⁻¹):
CO-Gehalt höchstens 0,3 % (Vol.);
Lambdawert: $1 \pm 0,03$ (gemäß Herstellerangaben).

2.1.2. Omnibusse mit Dieselmotoren

Messung der Opazität der Auspuffgase bei freier Beschleunigung (ohne Last von Leerlauf bis Vollgas). Die Konzentration darf den auf dem in der Richtlinie 72/306/EWG ⁽¹⁾ vorgesehenen Typenschild angegebenen Wert nicht übersteigen. Wenn diese Angabe fehlt oder die zuständigen Behörden der Vertragsparteien beschließen, sie nicht als Bezugswert anzuwenden, gelten für den Absorptionskoeffizienten die nachstehenden Höchstwerte:

Höchstwerte bei Absorptionskoeffizienten:

- bei atmosphärisch ansaugenden Dieselmotoren = 2,5 m⁻¹,
- bei Dieselmotoren mit Turboaufladung = 3,0 m⁻¹

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

2.1.3. Prüfgeräte

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

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

⁽¹⁾ Richtlinie 72/306/EWG des Rates vom 2. August 1972 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Emission verunreinigender Stoffe aus Dieselmotoren zum Antrieb von Fahrzeugen (ABl. L 190 vom 20.8.1972, S. 1). Zuletzt geändert durch die Richtlinie der Kommission 89/491/EWG (ABl. L 238 vom 15.8.1989, S. 43).

ANHANG 3

Muster des Kontrolldokuments für den genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehr

(Grünes Papier: Abmessungen DIN A4 — 29,7 cm x 21 cm)

Umschlag — Vorderseite

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

Staat, in dem das Kontrolldokument ausgegeben wurde — Nationalitätszeichen (1)

Bezeichnung der zuständigen Behörde oder der ermächtigten Stelle

Heft Nr.

INTERBUS

FAHRTENHEFT

für die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen, ausgestellt gemäß

— Artikel 6 und 10 des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen — Interbus-Übereinkommen

Name oder Firma des Verkehrsunternehmers:

Anschrift:

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

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

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

(grünes Papier: Abmessungen DIN A4 — 29,7 cm × 21 cm)

(Deckblatt des Heftes — Vorderseite)

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

WICHTIGE HINWEISE**1. Das Interbus-Übereinkommen gilt für folgende Verkehre:**

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

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

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

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

4. Transittouren durch das Gebiet von Vertragsparteien, die im Zusammenhang mit genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehren anfallen, sind ebenfalls von der Genehmigungspflicht befreit.
5. Leerfahrten von Omnibussen, die lediglich als Ersatz von Omnibussen dienen sollen, die bei einer unter dieses Übereinkommen fallenden grenzüberschreitenden Verkehrsleistung beschädigt worden oder ausgefallen sind, sind ebenfalls von der Genehmigungspflicht befreit.

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

3. Technische Anforderungen an die Omnibusse

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

4. Hinweise für das Ausfüllen der Fahrtenblätter

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

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

Wenn die Hinfahrt als Leerfahrt erfolgt, kann die Liste der Fahrgäste zu den oben genannten Bedingungen zum Zeitpunkt der Aufnahme der Fahrgäste erstellt werden.

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

2. Wenn die Hinfahrt gemäß Punkt 4C des Fahrtenblatts als Leerfahrt erfolgt, muss der Verkehrsunternehmer dem Fahrgastkontrolldokument die folgenden Beweisstücke beifügen:
 - Bei Fahrten gemäß 4C1: eine Kopie des Beförderungsvertrags, soweit dieser von einigen Ländern vorgeschrieben ist, oder eines gleichwertigen Dokuments, aus dem die wesentlichen Daten dieses Vertrags ersichtlich sind (insbesondere Ort, Land und Tag des Vertragsschlusses; Ort, Land und Tag der Aufnahme der Fahrgäste und Zielort und -land).
 - Bei Verkehren gemäß 4C2: das Fahrtenblatt, das in dem Omnibus bei der entsprechenden früheren Fahrt (Hinfahrt mit Fahrgästen, Rückfahrt leer) mitgeführt wurde, die der Verkehrsunternehmer durchgeführt hat, um die Fahrgäste in das Gebiet der Vertragspartei zu bringen, von wo sie nun zurückgebracht werden.
 - Bei Verkehren gemäß 4C3: den Einladungsbrief der die Fahrgäste einladenden Person (ggf. in Photokopie).
3. Bei Gelegenheitsverkehren dürfen unterwegs keine Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden, es sei denn, die zuständigen Behörden gewähren eine Ausnahme. In diesem Fall ist eine entsprechende Genehmigung erforderlich.
4. Der Verkehrsunternehmer ist für die ordnungsgemäße Führung der Fahrtenblätter verantwortlich.
5. Das Fahrtenheft ist nicht übertragbar.

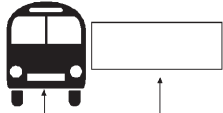
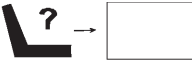

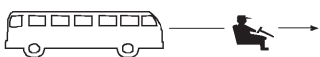

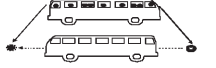
INTERBUS

(OMNIBUS-FAHRTENBLATT — VORDERSEITE) (Grünes Papier: Abmessungen DIN A4 — 29,7 cm × 21 cm)

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

Heft Nr.
 Fahrtenblatt Nr.

(Staat, in dem das Dokument ausgegeben wird)
 — Nationalitätszeichen —

		
	Fahrzeugkennzeichen	Zahl der vorhandenen Fahrgäste
2	 Name oder Firma des Verkehrsunternehmers
3	 Name des Fahrers oder der Fahrer	1 2 3
Art der Verkehrsleistung (das entsprechende Kästchen ankreuzen und die geforderten zusätzlichen Angaben machen)		
A	 Rundfahrt mit geschlossenen Türen	B
		 Hinfahrt mit Fahrgästen — Rückfahrt leer <input checked="" type="checkbox"/> Ort und Land (Nationalitätszeichen), wo die Fahrgäste abgesetzt werden
C	Hinfahrt leer — alle Fahrgäste werden am gleichen Ort aufgenommen und in das Land befördert, in dem der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist <input checked="" type="checkbox"/> Ort und Land (Nationalitätszeichen), wo die Fahrgäste abgesetzt werden	
4	C1 a) Die Fahrgäste wurden durch einen Beförderungsvertrag zusammengefasst, der am (Tag) mit (Reisebüro, Verein usw.) abgeschlossen wurde b) Die Zusammenfassung der Fahrgäste erfolgte im Gebiet einer a) Nichtvertragspartei (Name des Landes) b) anderen Vertragspartei als derjenigen, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist (Name des Landes) c) Die Fahrgäste wurden aufgenommen in (Ort und Vertragspartei) (Name des Landes) d) und werden in das Gebiet der Vertragspartei befördert, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist (Name des Landes) <input type="checkbox"/> Eine Kopie des Beförderungsvertrags oder eines gleichwertigen Dokuments ist beigelegt (siehe „Wichtige Hinweise“ Punkt 4)	
C2	Die Fahrgäste wurden vorher vom gleichen Verkehrsunternehmer auf einer Fahrt gemäß B in das Gebiet der Vertragspartei gebracht, von der sie nun in das Gebiet der Vertragspartei zurückbefördert werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist. <input type="checkbox"/> Das Fahrtenblatt der vorhergehenden Hinfahrt (mit Fahrgästen) und Rückfahrt (Leerfahrt) ist beigelegt.	
C3	Die Fahrgäste wurden zu der Fahrt nach (Ort und Land) eingeladen. Die Fahrtkosten trägt der Einladende. Die Fahrgäste sind ein zusammengehöriger Personenkreis, der nicht nur zum Zwecke dieser Fahrt gebildet wurde. Das Einladungsschreiben (oder eine Kopie dieses Schreibens) ist beigelegt. Die Gruppe wird in das Gebiet der Vertragspartei gebracht, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.	

(Omnibus-Fahrtenblatt — Rückseite)

Fahrprogramm	Tägliche Fahrtstrecken					
	Datum	Von Ort / Land	Nach Ort / Land	Km besetzt	Km leer	Grenzübergänge
5						
Liste der Fahrgäste						
6	1	22		43		
	2	23		44		
	3	24		45		
	4	25		46		
	5	26		47		
	6	27		48		
	7	28		49		
	8	29		50		
	9	30		51		
	10	31		52		
	11	32		53		
	12	33		54		
	13	34		55		
	14	35		56		
	15	36		57		
	16	37		58		
	17	38		59		
	18	39		60		
	19	40		61		
	20	41		62		
	21	42		63		
7	Ausstellungsdatum			Unterschrift des Verkehrsunternehmers		
8	Unvorhergesehene Änderungen					
9	Raum für Sichtvermerke					

(Die Angaben zu Punkt 6 können nötigenfalls auf einem getrennten Blatt gemacht werden, das diesem Dokument fest anzuheften ist)

ANHANG 4

Muster des Antrags auf Genehmigung eines grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs

(Weißes Papier: Abmessungen DIN A4)

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

ANTRAG AUF GENEHMIGUNG EINER VERKEHRSLEISTUNG IM GRENZÜBERSCHREITENDEN GELEGENHEITSVERKEHR

mit Omnibussen zwischen Vertragsparteien gemäß Artikel 7 des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen)

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

1. Angaben über den Antragsteller

Name oder Firma:

Anschrift:

Land:

Telefon:

Fax:

(Zweite Seite des Antrags)

2. Zweck, Gründe und Beschreibung der Verkehrsleistung:

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

3. Angaben über die Fahrtroute

a) Ausgang: Ort Land

b) Fahrtziel: Ort Land

Hauptpunkte der Fahrtstrecke und Grenzübergänge:

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

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

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

4. Datum der Fahrt:

5. Amtliches Kennzeichen des (der) Omnibusse(s):

.....
.....

6. Zusätzliche Angaben:

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

7.

.....
.....

(Ort und Datum)

.....
.....

(Unterschrift des Antragstellers)

(Dritte Seite des Antrags)

WICHTIGER HINWEIS

1. Der Antrag ist vom Verkehrsunternehmer auszufüllen. Dem Antrag sind Unterlagen beizufügen, aus denen hervorgeht, dass der Antragsteller die in Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a) zweiter Gedankenstrich des Interbus-Übereinkommens geforderte Erlaubnis zur Beförderung von Fahrgästen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen besitzt.
2. Gelegenheitsverkehre, die nicht den in Artikel 6 des Interbus-Übereinkommens genannten Bedingungen entsprechen, sind genehmigungspflichtig. Von der Genehmigungspflicht befreit sind nur:
 1. **Rundfahrten mit geschlossenen Türen**, d. h. Fahrten, die mit dem gleichen Omnibus durchgeführt werden, der die gleiche Reisegruppe auf der gesamten Fahrtstrecke befördert und sie an den Ausgangsort zurückbringt, der im Gebiet der Vertragspartei liegt, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 2. **Beförderung von Fahrgästen auf der Hinfahrt mit leerer Rückfahrt**, wobei der Ausgangsort im Gebiet der Vertragspartei liegt, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 3. **Fahrten mit leerer Hinfahrt**, bei denen alle Fahrgäste am gleichen Ort aufgenommen werden, sofern eine der nachstehenden Bedingungen erfüllt ist:
 - a) Die Fahrgäste bilden im Gebiet einer Nichtvertragspartei oder einer Vertragspartei, die weder diejenige ist, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist, noch diejenige, in der die Fahrgäste aufgenommen werden, Gruppen, die durch Beförderungsverträge zusammengefasst sind, die vor ihrer Ankunft in der letztgenannten Vertragspartei abgeschlossen wurden. Die Fahrgäste werden in das Gebiet der Vertragspartei gebracht, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 - b) Die Fahrgäste sind zuvor vom gleichen Verkehrsunternehmer unter den unter Nummer 2 dargelegten Umständen in das Gebiet der Vertragspartei gebracht worden, in der sie wieder aufgenommen werden, um in das Gebiet der Vertragspartei gebracht zu werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 - c) Die Fahrgäste sind eingeladen worden, sich in das Gebiet einer anderen Vertragspartei zu begeben, wobei die Fahrtkosten von der einladenden Person getragen werden. Die Fahrgäste müssen eine homogene Gruppe sein, die nicht nur zum Zweck dieser Fahrt gebildet wurde, und in das Gebiet der Vertragspartei gebracht werden, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
 4. **Transitfahrten** durch das Gebiet von Vertragsparteien, die im Zusammenhang mit genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehren anfallen, sind ebenfalls von der Genehmigungspflicht befreit.
 5. **Leerfahrten von Omnibussen**, die lediglich als Ersatz von Omnibussen dienen sollen, die bei einer unter dieses Übereinkommen fallenden grenzüberschreitenden Verkehrsleistung beschädigt worden oder ausgefallen sind, sind ebenfalls von der Genehmigungspflicht befreit.

Bei Verkehren, die von in der Europäischen Gemeinschaft niedergelassenen Verkehrsunternehmern ausgeführt werden, kann der Ausgangs- und/oder Zielort des Verkehrs in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Gemeinschaft liegen, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat der Omnibus zugelassen oder der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
3. Der Antrag ist an die zuständige Behörde der Vertragspartei zu richten, von der die Verkehrsleistung ausgehen soll, d. h., in deren Gebiet die erste Aufnahme von Fahrgästen erfolgt.
4. Die zu benutzenden Omnibusse müssen im Gebiet der Vertragspartei zugelassen sein, in der der Verkehrsunternehmer niedergelassen ist.
5. Die zur Durchführung grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehre nach dem Interbus-Übereinkommen zu benutzenden Omnibusse müssen den in Anhang 2 dieses Übereinkommens niedergelegten technischen Normen entsprechen.

ANHANG 5

Muster der Genehmigung einer nicht liberalisierten Verkehrsleistung

(Erste Seite der Genehmigung)

(Rosa Papier: Abmessungen DIN A4)

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

AUSSTELLENDEN VERTRAGSPARTEI

ZUSTÄNDIGE BEHÖRDE

Nationalitätskennzeichen ⁽¹⁾

Dienstsiegel

GENEHMIGUNG Nr.

Für eine nicht liberalisierte Omnibus-Verkehrsleistung zwischen Vertragsparteien gemäß Artikel 7 des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen)

Für
(Name und Vorname oder Firma des Verkehrsunternehmers)

Anschrift:

Land:

Telefon:

Fax:

.....
(Ort und Datum der Ausstellung)

.....
(Unterschrift und Dienstsiegel der ausstellenden Behörde)

⁽¹⁾ Belgien (B), Bulgarien (BG), Dänemark (DK), Deutschland (D), Estland (EST), Finnland (FIN), Frankreich (F), Griechenland (GR), Irland (IRL), Italien (I), Lettland (LT), Litauen (LV), Luxemburg (L), Niederlande (NL), Österreich (A), Polen (PL), Portugal (P), Rumänien (RO), Schweden (S), Slowakische Republik (SK), Slowenien (SLO), Spanien (E), Tschechische Republik (CZ), Ungarn (H), Vereinigtes Königreich (UK).

(Zweite Seite der Genehmigung)

1. Zweck, Gründe und Beschreibung der Verkehrsleistung:

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

2. Angaben über die Fahrtroute

a) Ausgang: Ort Land

b) Fahrtziel: Ort Land

Hauptpunkte der Fahrtstrecke und Grenzübergänge:

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

3. Vorgesehenes Datum der Fahrt:

4. Amtliches Kennzeichen des (der) Omnibusse(s):
.....

5. Sonstige Bedingungen:

.....
.....

6. Die Liste der Fahrgäste ist beigefügt.

.....
(Dienstsiegel der ausstellenden Behörde)

(Dritte Seite der Genehmigung)

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

WICHTIGER HINWEIS

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

Muster der von den Vertragsparteien des Interbus-Übereinkommens abzugebenden Erklärung zu Artikel 4 und Anhang 1

Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer

ERKLÄRUNG von (Name der Vertragspartei)

BETREFFEND ARTIKEL 4 UND ANHANG 1

1. Die drei Bedingungen nach Titel I der Richtlinie 96/26/EG des Rates vom 29. April 1996 über den Zugang zum Beruf des Güter- und Personenkraftverkehrsunternehmers im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehrs sowie über die gegenseitige Anerkennung der Diplome, Prüfungszeugnisse und sonstigen Befähigungsnachweise für die Beförderung von Gütern und Personen im Straßenverkehr und über Maßnahmen zur Förderung der tatsächlichen Inanspruchnahme der Niederlassungsfreiheit der betreffenden Verkehrsunternehmer (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 124 vom 23.5.1996, S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 98/76/EG des Rates vom 1. Oktober 1998 (*Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 277 vom 14.10.1998, S. 17)
 - a) sind durch (Bezeichnung des Gesetzes) in die nationale Gesetzgebung übernommen worden;
 - b) werden bis zum (Datum) in die nationale Gesetzgebung übernommen.
2. Hinsichtlich der Anforderungen an die „angemessene finanzielle Leistungsfähigkeit“ ist in den derzeit geltenden Rechtsvorschriften festgelegt, dass der Verkehrsunternehmer verfügbares Kapital und Reserven in folgender Mindesthöhe nachweisen muss:
 - EUR (oder Gegenwert in Landeswährung) je eingesetztes Fahrzeug — oder
 - EUR (oder Gegenwert in Landeswährung) je Sitz der von dem Verkehrsunternehmer zur Beförderung von Fahrgästen eingesetzten Omnibusse.

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