

**UMOWA**

**W SPRAWIE MIĘDZYNARODOWYCH OKAZJONALNYCH PRZEWOZÓW  
PASAŻERÓW AUTOKARAMI I AUTOBUSAMI**

**(UMOWA INTERBUS)**

## 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 wnioski 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 przewoźników zarobkowego transportu drogowego, 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 potrzeby własne.

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 przewozów regularnych specjalnych, 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, BULGARII, 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 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 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 książki 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 książka 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 książki 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. Książka, 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, prześlą 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, informują 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

Potwierdzona kopia licencji na wykonywanie międzynarodowych przewozów okazjonalnych autobusem i autokarem, o której mowa w Artykule 1 (1) (a), drugie tiret, będzie przechowywana w autobusie lub autokarze i okazywana 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 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 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 wynikać 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. Za wyjątkiem 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 wchodzi 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 przekaze 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 dokonany przez 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	-88/77	1.10.1993
	49/02, zatwierdz. A	-91/542 krok 1	1.10.1996
	49/02, zatwierdz. B	-91/542 krok 2 -96/1	
Zadymienie	24/03	72/306	2.08.1972
Hałas	51/02	-70/157	1.10.1989
		-84/424	1.10.1996
		-92/97	
Układ hamulcowy	13/09	-71/320	1.10.1991
		-88/194	1.10.1994
		-91/422	
		-98/12	
Opony	54	92/23	1.01.1993
Instalacja świetlna	48/01	-76/756	1.01.1994
		-91/663	
		-97/28	

### 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 jakiegokolwiek 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, przeprowadzają 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
- Autokar<sup>1</sup>
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

---

<sup>1</sup> 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 zdane 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<sup>1</sup> 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:

---

<sup>1</sup> 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 0,5% objętości.

Pomiar przy wysokich obrotach silnika, obroty powyżej 2 000 min<sup>-1</sup>.

Zawartość CO: maksymalnie 0,3% objętości.

Lambda:  $1 \pm 0,03$  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<sup>1</sup>. 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<sup>-1</sup>,

doładowywanych silników wysokoprężnych = 3,0 m<sup>-1</sup>,

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).

---

<sup>1</sup> 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 zwolnionych 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 -<sup>1</sup>

Właściwa władza lub stosownie upoważniona agencja

**Książka Nr .....**

### INTERBUS

### KSIĄŻKA FORMULARZY JAZDY

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

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

Nazwa lub znak handlowy przewoźnika:.....

.....

Adres: .....

.....

.....  
(Miejsce i data wystawienia książki)

.....  
(Podpis i stempel organu wystawiającego książkę)

<sup>1</sup> 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 transycie przez terytorium innej Umawiającej się Strony lub przez terytorium strony innej niż Umawiająca się Strona;

- realizowanych przez przewoźników zarobkowego transportu drogowego, mających swą siedzibę w Umawiającej się Stronie, zgodnie z jej prawem i posiadających licencję 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 potrzeby własne.

### 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 podróz "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 grupę - 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 punkcie 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 karcie papieru, która zostanie załączona do formularza jazdy. Pieczęć przewoźnika lub gdzie jest to wymagane, 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.

Oryginał 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 dokumentu kontrolnego poniższą dokumentację towarzyszącą:

- w przypadkach wspomnianych w 4 C1: kopię umowy przewozu, w przypadkach gdy niektóre państwa go wymagają, lub jakiegokolwiek 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, z wyjątkiem przypadków dozwolonych przez właściwe władze. W takim przypadku wymagane jest zezwolenie.

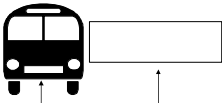
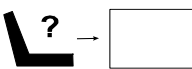
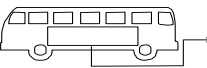
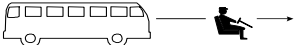


4. Przewoźnik jest odpowiedzialny za dopilnowanie, żeby formularze jazdy były stosownie i poprawnie wypełnione. Będą one wypełniane dużymi literami, niezmywalnym atramentem.

5. Książka formularzy jazdy nie może być przekazywana.

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

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

Książka Nr .....  
Formularz jazdy Nr .....

		
	Numer rejestracyjny pojazdu	Liczba dostępnych miejsc pasażerskich
2		..... ..... .....
	Nazwa lub znak handlowy przewoźnika	
3		1 ..... 2 ..... 3 .....
	Nazwisko kierowcy lub kierowców	
Rodzaj przewozów (zaznacz krzyżykiem odpowiednie pole i wpisz wymagane informacje uzupełniające)		
A		
	<b>Przewozy przy drzwiach zamkniętych</b>	<b>B Przewozy z pasażerami "tam"/ bez pasażerów - z powrotem</b>
		☛ Miejscowość, w której pasażerowie wysiadają oraz symbol wyróżniający Państwo.....
C	<p><b>Przewozy bez pasażerów "tam" i wszyscy pasażerowie są zabierani w tym samym miejscu i przewożeni do Państwa, w którym przewoźnik ma swoją siedzibę.</b></p> <p>☛ Miejscowość, w której pasażerowie są zabierani oraz symbol wyróżniający Państwo.....</p>	
4	<p><b>C1</b> a) Grupę pasażerów utworzono z mocy umowy przewozu zawartej w dniu ..... (Data) z ..... (biuro turystyczne, stowarzyszenie, itp)</p> <p>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)</p> <p>o W załączeniu kopia umowy przewozu lub równoważny dokument (porównaj Ważne uwagi - punkt 4).</p>	
	<p><b>C2</b> 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</p> <p>o W załączeniu formularz jazdy dla wcześniejszego przejazdu "tam" z pasażerami oraz powrotnego przejazdu bez pasażerów</p>	
	<p><b>C3</b> Pasażerowie zostali zaproszeni do podróży do ..... (Nazwa miejsca i Państwa)</p> <p>Koszt transportu ponosi osoba wystawiająca zaproszenie, a pasażerowie stanowią jednolitą grupę, która nie została utworzona wyłącznie w celu podjęcia tej właśnie podróży.</p> <p>W załączeniu list zapraszający (lub jego fotokopia).</p> <p>Grupa jest wwożona na terytorium Umawiającej się Strony, w której przewoźnik ma swoją siedzibę.</p>	

Trasa	Dzienne etapy					
	Daty	z miejsowość/państwo	do miejsowość/państwo	km z pasażerami	km bez pasażerów	Przejścia graniczne
5						
<b>Lista pasażerów</b>						
6	1		22		43	
	2		23		44	
	3		24		45	
	4		25		46	
	5		26		47	
	6		27		48	
	7		28		49	
	8		29		50	
	9		30		51	
	10		31		52	
	11		32		53	
	12		33		54	
13		34		55		
14		35		56		
15		36		57		
16		37		58		
17		38		59		
18		39		60		
19		40		61		
20		41		62		
21		42		63		
7	Data wypełnienia formularza jazdy			Podpis przewoźnika		
8	Nieprzewidziane zmiany					
9	Pieczętki 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 Artykule 1 (1) (a) drugie tiret 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.

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<sup>1</sup>

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)

<sup>1</sup> 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 zezwolenia)

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).