

751 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XVI. GP**Regierungsvorlage****Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (ASOR) samt Anlage und Schlußakte****ACCORD****RELATIF AUX SERVICES OCCASIONNELS INTERNATIONAUX DE VOYAGEURS PAR ROUTE EFFECTUES PAR AUTOCARS OU PAR AUTOBUS (ASOR)**

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES,

LE PRESIDENT FEDERAL DE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LE GOUVERNEMENT D'ESPAGNE,

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NORVEGE,

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE PORTUGAISE,

LE GOUVERNEMENT DE SUEDE,

LE CONSEIL FEDERAL SUISSE,

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE DE TURQUIE,

DESIREUX de promouvoir le développement des transports internationaux et, notamment, d'en faciliter l'organisation et l'exécution,

CONSIDERANT que certains services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus sont, en ce qui concerne la Communauté économique européenne, libéralisés par le règlement n° 117/66/CEE du Conseil, du 28 juillet 1966, concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par

autocars et par autobus¹⁾ et par le règlement (CEE) n° 1016/68 de la Commission, du 9 juillet 1968, relatif à l'établissement des modèles des documents de contrôle visés aux articles 6 et 9 du règlement n° 117/66/CEE du Conseil²⁾,

CONSIDERANT, par ailleurs, que la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a adopté, le 16 décembre 1969, la résolution n° 20 concernant l'établissement de règles générales pour les transports internationaux effectués par autocars et par autobus³⁾ qui prévoit également la libéralisation de certains services occasionnels internationaux de voyageurs par route,

CONSIDERANT qu'il est souhaitable de prévoir des dispositions harmonisées de libéralisation pour les services occasionnels internationaux de voyageurs par route et de simplifier les formalités de contrôle par l'introduction d'un document unique,

CONSIDERANT qu'il est indiqué de confier certaines tâches administratives de l'accord au secrétariat de la Conférence européenne des ministres des transports,

ONT DECIDE d'établir des règles uniformes applicables aux services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués par autocars ou par autobus,

ET ONT DESIGNÉ à cet effet comme plénipotentiaires:

¹⁾ JO n° 147 du 9. 8. 1966, p. 2688/66.

²⁾ JO n° L 173 du 22. 7. 1968, p. 8.

³⁾ Volume des résolutions de la CEMT, année 1969, p. 67. Volumes des résolutions de la CEMT, année 1971, p. 133.

2

751 der Beilagen

LE CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES:

M. Herman de Croo,

Ministre des Communications du Royaume de Belgique, Président en exercice du Conseil des Communautés européennes;

M. G. Contogeorgis,

Membre de la Commission des Communautés européennes;

LE PRESIDENT FEDERAL DE LA REPUBLIQUE D'AUTRICHE:

M. Karl Lausecker,

Ministre fédéral des transports;

LE GOUVERNEMENT D'ESPAGNE:

Don Emilio Pan de Soraluce,

Ambassadeur;

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE DE FINLANDE:

M. Jarmo Wahlström,

Ministre des Transports;

LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE NORVEGE:

M. Erik Ribu,

Secrétaire général au Ministère des Transports et Communications;

LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE PORTUGAISE:

M. José Carlos Viana Baptista,

Ministre du Logement, des Travaux publics et des Transports;

LE GOUVERNEMENT DE SUEDE:

M. Nils Erik Bramsvik,

Sous-secrétaire d'Etat au Ministère des Communications;

LE CONSEIL FEDERAL SUISSE:

M. Léon Schlumpf,

Conseiller fédéral,

Chef du département fédéral des Transports, des Communications et de l'Energie;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE DE TURQUIE:

Dr. Mustafa A. Aysan,

Ministre des transports;

LESQUELS, Après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

SECTION I

CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

Article 1

1. Le présent accord s'applique:

- a) aux services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués
 - entre les territoires de deux parties contractantes, ou
 - au départ et à destination du territoire de la même partie contractante
 et, le cas échéant, lors de tels services, en transit tant par le territoire d'une autre partie contractante que par le territoire d'un Etat non contractant, et
 - au moyen de véhicules immatriculés sur le territoire d'une partie contractante et qui, d'après leur type de construction et leur équipement, sont aptes à transporter plus de neuf personnes — le conducteur compris — et sont destinés à cette fin;
- b) aux déplacements à vide des véhicules en rapport avec ces services.

2. Au sens du présent accord, on entend par services internationaux les services empruntant le territoire d'au moins deux parties contractantes.

3. Au sens du présent accord, les termes „territoire d'une partie contractante“ recouvrent, en ce qui concerne la Communauté économique européenne, les territoires où le traité instituant cette Communauté est d'application et ce dans les conditions prévues par ledit traité.

Article 2

1. Au sens du présent accord, les services occasionnels sont ceux qui ne répondent ni à la définition du service régulier, figurant à l'article 3 ci-après, ni à la définition du service de navette, figurant à l'article 4 ci-après. Ils comprennent:

- a) les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ;
- b) les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide;
- c) tous les autres services.

2. Sauf exception autorisée par les autorités compétentes dans la partie contractante concernée, aucun voyageur ne peut, au cours des services occasionnels, être pris ou déposé en cours de route. Ces services peuvent être effectués avec une certaine fréquence sans pour autant perdre leur caractère de service occasionnel.

Article 3

1. Au sens du présent accord, les services réguliers sont ceux qui assurent le transport de personnes effectué selon une fréquence et sur une relation déterminées, des voyageurs pouvant être pris ou déposés en cours de route à des arrêts préalablement fixés. Les services réguliers peuvent être soumis à l'obligation de respecter des horaires préétablis et des tarifs.

2. Au sens du présent accord, quel que soit l'organisateur des transports, sont également considérés comme services réguliers ceux qui assurent le transport de catégories déterminées de personnes à l'exclusion d'autres voyageurs, dans la mesure où ces services sont effectués aux conditions indiquées au paragraphe 1. De tels services — assurant notamment le transport des travailleurs au lieu de travail et de celui-ci vers leur domicile et le transport des écoliers aux établissements d'enseignement et de ceux-ci vers leur domicile — sont dénommés « services réguliers spécialisés ».

3. Le caractère régulier des services n'est pas affecté par le fait que l'organisation du transport est adaptée aux besoins variables des intéressés.

Article 4

1. Au sens du présent accord, les services de navette sont ceux qui sont organisés pour transporter en plusieurs allers et retours, d'un même lieu de départ à un même lieu de destination, des voyageurs préalablement constitués en groupes. Chaque groupe, composé des voyageurs ayant accompli le voyage aller, est ramené au lieu de départ au cours d'un voyage ultérieur.

Par lieu de départ ou de destination, il faut entendre la localité de départ ou de destination, ainsi que ses environs.

2. Au cours des services de navette, aucun voyageur ne peut être pris ni déposé en cours de route.

3. Le premier voyage de retour et le dernier voyage aller de la série des navettes ont lieu à vide.

4. Cependant, la classification d'un transport dans les services de navette n'est pas affectée du fait que, avec l'accord des autorités compétentes dans la ou les parties contractantes concernées:

- des voyageurs, par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, effectuent le voyage de retour avec un autre groupe,
- des voyageurs sont, par dérogation aux dispositions du paragraphe 2, pris ou déposés en cours de route,
- le premier voyage aller et le dernier voyage de retour de la série des navettes ont lieu à vide, par dérogation aux dispositions du paragraphe 3.

Section II**MESURES DE LIBERALISATION****Article 5**

1. Sont exemptés de toute autorisation de transport sur les territoires des parties contractantes autres que celle dans laquelle le véhicule est immatriculé, les services occasionnels visés à l'article 2 paragraphe 1 sous a) et b).

2. Sont exemptés de toute autorisation de transport sur les territoires des parties contractantes autres que celle dans laquelle le véhicule est immatriculé, ceux des services occasionnels visés à l'article 2 paragraphe 1 sous c) qui sont caractérisés par le fait que:

— le voyage aller est effectué à vide et tous les voyageurs sont pris en charge au même lieu, et que

— les voyageurs:

a) — sont groupés, sur le territoire soit d'une partie non contractante, soit d'une partie contractante autre que celle où le véhicule est immatriculé et autre que celle où s'effectue leur prise en charge, par contrats de transport conclus avant leur arrivée sur le territoire de cette dernière partie contractante, et

— sont transportés sur le territoire de la partie contractante dans laquelle le véhicule est immatriculé, ou

b) — ont été conduits précédemment par le même transporteur, dans les conditions prévues à l'article 2 paragraphe 1 sous b) sur le territoire de la partie contractante où ils sont repris en charge et sont transportés sur le territoire de la partie contractante dans laquelle le véhicule est immatriculé, ou

c) — ont été invités à se rendre sur le territoire d'une autre partie contractante, les frais de transport étant à la charge de la personne invitante. Les voyageurs doivent former un groupe homogène qui ne peut pas avoir été constitué uniquement en vue de ce voyage et qui est ramené sur le territoire de la partie contractante où le véhicule est immatriculé.

3. Sur le territoire de la partie contractante concernée, peuvent être soumis à autorisation de transport les services occasionnels visés à l'article 2 paragraphe 1 sous c), dans la mesure où les conditions prévues au paragraphe 2 ne sont pas remplies.

SECTION III**DOCUMENT DE CONTROLE****Article 6**

Les transporteurs effectuant des services occasionnels au sens du présent accord doivent présen-

ter à toute réquisition des agents chargés du contrôle une feuille de route faisant partie d'un document de contrôle délivré par les autorités compétentes dans la partie contractante où le véhicule est immatriculé ou par tout organisme habilité à cet effet. Ce document de contrôle remplace les documents de contrôle déjà existants.

Article 7

1. Le document de contrôle visé à l'article 6 est établi sous forme de feuilles de route contenues dans un carnet de 25 feuilles de route, en double exemplaire, détachables. Le document de contrôle doit être conforme au modèle figurant en annexe au présent accord. Cette annexe fait partie intégrante de l'accord.

2. Chaque carnet avec ses feuilles de route est numéroté. Les feuilles de route portent une numérotation complémentaire de 1 à 25.

3. Le texte de la feuille de couverture du carnet ainsi que celui des feuilles de route sont imprimés dans la langue officielle ou plusieurs langues officielles de l'Etat membre de la Communauté économique européenne ou de toute autre partie contractante où le véhicule utilisé est immatriculé.

Article 8

1. Le carnet visé à l'article 7 est établi au nom du transporteur; il est incessible.

2. L'original de la feuille de route doit se trouver à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage pour lequel elle a été établie.

3. Le transporteur est responsable de la tenue régulière des feuilles de route.

Article 9

1. La feuille de route doit être remplie, en double exemplaire, par le transporteur pour chaque voyage, avant le début de celui-ci.

2. Le transporteur a la faculté de fournir les indications concernant les noms des voyageurs au moyen d'une liste préétablie sur un feuillet qui doit être collé fermement à l'endroit prévu au point 6 de la feuille de route. Un cachet du transporteur ou, le cas échéant, la signature du transporteur ou du conducteur du véhicule utilisé, doit être apposé à cheval sur la liste et sur la feuille de route.

3. Pour les services comportant le voyage aller à vide visés à l'article 5 paragraphe 2 du présent accord, la liste des voyageurs peut être établie, dans les conditions visées au paragraphe 2, au moment de la prise en charge des voyageurs.

Article 10

Les autorités compétentes dans deux ou plusieurs parties contractantes peuvent convenir à l'échelon

bilatéral ou multilatéral qu'elles se dispensent de l'établissement de la liste des voyageurs visée au point 6 de la feuille de route. Dans ce cas, le nombre des voyageurs doit être indiqué.

Article 11

1. Un modèle cartonné de couleur verte comportant, en chaque langue officielle de toutes les parties contractantes, le texte du modèle de la feuille de couverture recto-verso du document de contrôle figurant en annexe au présent accord, doit se trouver à bord du véhicule.

2. La page de couverture de ce modèle porte, en lettres d'imprimerie et dans la langue officielle ou plusieurs langues officielles de l'Etat où le véhicule utilisé est immatriculé, l'inscription suivante:

« Texte du modèle du document de contrôle en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, finlandaise, française, grecque, italienne, néerlandaise, norvégienne, portugaise, suédoise et turque. »

Article 12

Par dérogation aux dispositions de l'article 6, les documents de contrôle utilisés pour les services occasionnels avant l'entrée en vigueur du présent accord pourront être utilisés pendant deux ans après l'entrée en vigueur de cet accord, visée à l'article 18 paragraphe 2.

SECTION IV

DISPOSITIONS GENERALES ET FINALES

Article 13

1. Les autorités compétentes dans les parties contractantes arrêtent les mesures nécessaires pour l'exécution du présent accord.

Ces mesures portent, entre autres, sur:

- l'organisation, la procédure et les instruments de contrôle, ainsi que sur les sanctions applicables aux infractions;
- la durée de validité du carnet;
- l'exploitation et la conservation de l'original, ainsi que la copie de la feuille de route;
- la dénomination des autorités compétentes visées aux articles 2, 6, 10 et 14 ainsi que des organismes visés à l'article 6;
- le visa éventuel à apposer sur la feuille de route par les agents chargés du contrôle.

2. Les mesures prises en vertu du paragraphe 1 sont communiquées au secrétariat de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) qui en informe les autres parties contractantes.

Article 14

1. Les autorités compétentes dans les parties contractantes veillent à ce que les transporteurs respectent les dispositions du présent accord.

751 der Beilagen

5

2. Elles se communiquent mutuellement et conformément à leurs législations nationales respectives les infractions commises sur leur territoire par un transporteur établi sur le territoire d'une autre partie contractante et, le cas échéant, la sanction arrêtée.

Article 15

Les dispositions des articles 5 et 6 ne sont pas appliquées pour autant que des accords ou autres arrangements en vigueur entre deux ou plusieurs parties contractantes ou pouvant être conclus entre deux ou plusieurs parties contractantes prévoient un traitement plus libéral. Les termes « accords ou autres arrangements en vigueur entre deux ou plusieurs parties contractantes » recouvrent, en ce qui concerne la Communauté économique européenne, les accords ou autres arrangements qui ont été conclus par les Etats membres de cette Communauté.

Article 16

1. Lorsque le fonctionnement du présent accord ou des mesures prises en vertu de l'article 13 en fait éprouver le besoin, chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion des parties à l'accord en vue d'examiner en commun les problèmes soulevés et, le cas échéant, les solutions proposées.

2. La présidence des réunions visées au paragraphe 1 revient alternativement à la Communauté économique européenne et à une autre partie contractante, désignée à cet effet.

3. Les demandes de convocation d'une réunion visée au paragraphe 1 sont introduites auprès du secrétariat de la CEMT.

4. Le secrétariat de la CEMT informe immédiatement les autres parties contractantes de la demande visée au paragraphe 1; sauf retrait de la demande de convocation dans un délai de quatre semaines, le secrétariat de la CEMT, passé ce terme, fixe la date et le lieu de la réunion en accord avec la présidence en exercice depuis la dernière réunion plénière et convoque cette réunion dans les meilleurs délais.

Article 17

1. Chaque partie contractante peut, lors de la signature du présent accord, déclarer, par une notification adressée aux autres parties contractantes par l'intermédiaire du secrétariat de la CEMT, qu'elle ne se considère pas liée par l'article 5 paragraphe 2 sous b) de l'accord. Dans ce cas, les autres parties contractantes ne sont pas liées par l'article 5 paragraphe 2 sous b) à l'égard de la partie contractante qui a formulé une telle réserve.

2. La déclaration visée au paragraphe 1 peut être retirée à tout moment par une notification adressée aux autres parties contractantes par l'intermédiaire du secrétariat de la CEMT.

Article 18

1. Le présent accord est approuvé ou ratifié par les parties contractantes selon les procédures qui leur sont propres. Les instruments d'approbation ou de ratification sont déposés par les parties contractantes au secrétariat de la CEMT.

2. Le présent accord entre en vigueur, lorsque cinq parties contractantes dont la Communauté économique européenne, l'auront approuvé ou ratifié, le premier jour du troisième mois suivant la date du dépôt du cinquième instrument d'approbation ou de ratification.

3. Pour chaque partie contractante qui approuve ou ratifie le présent accord après l'entrée en vigueur prévue au paragraphe 2, l'accord entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la date de dépôt, par la partie contractante en cause, de ses instruments d'approbation ou de ratification au secrétariat de la CEMT.

4. Les dispositions prévues aux sections II et III du présent accord sont applicables 7 mois après l'entrée en vigueur de l'accord visée respectivement aux paragraphes 2 et 3.

Article 19

1. Après que le présent accord aura été en vigueur pendant trois ans dans les conditions visées à l'article 18 paragraphe 2, toute partie contractante peut demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser l'accord, par notification adressée au secrétariat de la CEMT. Celui-ci informe immédiatement les autres parties contractantes de la demande, fixe la date et le lieu de la conférence en accord avec la présidence en exercice depuis la dernière réunion plénière et convoque cette conférence dans les meilleurs délais. Pour la présidence de ces conférences, les dispositions de l'article 16 paragraphe 2 sont d'application par analogie.

2. En ce qui concerne l'approbation ou la ratification de la révision de l'accord convenue entre toutes les parties contractantes, ainsi que l'entrée en vigueur de la révision, les dispositions de l'article 18 sont d'application.

Article 20

1. Le présent accord est conclu pour une durée de cinq ans à partir de son entrée en vigueur.

2. Chaque partie contractante peut, en ce qui la concerne et avec un préavis d'un an, dénoncer le

présent accord avec effet au 1^{er} janvier, par notification simultanée adressée aux autres parties contractantes par l'intermédiaire du secrétariat de la CEMT. Toutefois, l'accord ne peut être dénoncé durant les quatre premières années à compter de l'entrée en vigueur prévue à l'article 18 paragraphe 2.

3. Sauf dénonciation par cinq parties contractantes dont la Communauté économique européenne, la durée du présent accord sera, une fois écoulée la période de cinq ans prévue au paragraphe 1, automatiquement prorogée pour des périodes successives de cinq ans.

Article 21

Le présent accord, rédigé en un exemplaire unique en langue française, ce texte faisant foi, sera déposé dans les archives du secrétariat de la CEMT qui en remettra une copie certifiée conforme à chacune des parties contractantes.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés ont apposé leur signature au bas du présent accord.

FAIT à Dublin, le 26 mai 1982

751 der Beilagen

7

Annexe

(Papier vert — Din A4, dimensions = 29,7 × 21 cm)

(Feuille de couverture — recto)

(Texte libellé dans la langue officielle ou plusieurs des langues officielles de l'État d'immatriculation du véhicule)

État dans lequel le document de contrôle est délivré
— Signe distinctif du pays —

Dénomination de l'autorité compétente ou de l'organisme habilité

Carnet n°

CARNET DE FEUILLES DE ROUTE

pour les services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués par autocars ou par autobus établi en application:

— de l'accord relatif aux services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués par autocars ou par autobus (ASOR)

et

— du règlement n° 117/66 CEE du Conseil concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus

Nom et prénom ou raison sociale du transporteur:

.....

Adresse:

.....

(Lieu et date de délivrance du carnet)

(Signature et cachet de l'autorité ou de l'organisme qui délivre le carnet)

(Page de garde du carnet — recto)

(Texte libellé dans la langue officielle ou plusieurs des langues officielles de l'État d'immatriculation du véhicule)

AVIS IMPORTANT**I. TRANSPORTS RELEVANT DE L'ASOR**

En vertu de l'article 5 paragraphes 1 et 2 de l'ASOR sont exemptés de toute autorisation de transport sur les territoires des parties contractantes autres que celle dans laquelle le véhicule est immatriculé:

- a) certains services occasionnels internationaux effectués au moyen d'un véhicule immatriculé dans une partie contractante:
- entre les territoires de deux parties contractantes, ou
 - au départ et à destination du territoire de la même partie contractante et, le cas échéant, lors de tels services, en transit tant par le territoire d'une autre partie contractante que par le territoire d'un État non contractant;
- b) les déplacements à vide des véhicules en rapport avec ces services.

Les services occasionnels visés par les dispositions ci-dessus sont les suivants:

- A. les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ, ce lieu devant être situé sur le territoire de la partie contractante où le véhicule est immatriculé,
- B. les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide,
- C. les services comportant le voyage aller à vide qui sont caractérisés par le fait que:
- tous les voyageurs sont pris en charge au même lieu pour être transportés sur le territoire du pays dans lequel le véhicule est immatriculé, et que
 - les voyageurs:
 - C.1. sont groupés sur le territoire soit d'une partie non contractante, soit d'une partie contractante autre que celle où le véhicule est immatriculé et autre que celle où s'effectue leur prise en charge, par contrats de transport conclus avant leur arrivée sur le territoire de cette dernière partie contractante, ou
 - C.2. ont été conduits précédemment, par le même transporteur, lors d'un service visé sous B ci-dessus, sur le territoire de la partie contractante où ils sont repris en charge, ou
 - C.3. ont été invités à se rendre sur le territoire d'une autre partie contractante, les frais de transport étant à la charge de la personne invitante. Les voyageurs doivent former un groupe homogène qui ne peut pas avoir été constitué uniquement en vue de ce voyage.

II. TRANSPORTS RELEVANT DU RÈGLEMENT N° 117/66 CEE

En vertu de l'article 5 paragraphes 1 et 2 du règlement n° 117/66/CEE du Conseil du 28 juillet 1966, sont exemptés de toute autorisation de transport de la part des États membres autres que l'État où le véhicule est immatriculé, certains services occasionnels internationaux exécutés au départ du territoire d'un État membre et à destination du territoire du même ou d'un autre État membre, au moyen d'un véhicule immatriculé dans un État membre. Pour les parcours effectués en transit par le territoire d'une partie contractante de l'ASOR autre que le CEE, les dispositions de l'ASOR sont applicables.

Les services occasionnels visés par cette disposition sont les suivants:

- A. les circuits à portes fermées, c'est-à-dire les services exécutés au moyen d'un même véhicule qui transporte sur tout le trajet le même groupe de voyageurs et le ramène au lieu de départ.
- B. les services comportant le voyage aller en charge et le voyage de retour à vide,
- C. les services comportant le voyage aller à vide à condition que tous les voyageurs soient pris en charge au même lieu et que les voyageurs:
 - C.1. soient groupés par contrats de transport conclus avant leur arrivée dans le pays où s'effectue leur prise en charge, ou
 - C.2. aient été conduits précédemment, par le même transporteur, lors d'un service visé sous B ci-dessus, dans le pays où ils sont repris en charge et soient transportés hors de ce pays, ou
 - C.3. aient été invités à se rendre dans un autre État membre, les frais de transport étant à la charge de la personne invitante. Les voyageurs doivent former un groupe homogène qui ne peut pas avoir été constitué uniquement en vue de ce voyage.

III. DISPOSITIONS COMMUNES APPLICABLES AUX SERVICES OCCASIONNELS INTERNATIONAUX TOMBANT SOUS L'APPLICATION DE L'ASOR ET DU RÈGLEMENT N° 117/66/CEE

1. Une feuille de route doit être dûment remplie en double exemplaire par le transporteur pour tout transport effectué sous forme de service occasionnel, avant le début de chaque voyage.
Le transporteur a la faculté de fournir les indications concernant les noms des voyageurs au moyen d'une liste préétablie sur un feuillet qui doit être collé solidement à l'endroit prévu au point 6 de la feuille de route. Un cachet du transporteur ou, le cas échéant, la signature du transporteur ou du conducteur du véhicule doit être apposé à cheval sur la liste et sur la feuille de route.
Pour les services comportant le voyage aller à vide, la liste des voyageurs peut être établie, dans les conditions visées ci-dessus, au moment de la prise en charge des voyageurs.
L'original de la feuille de route doit se trouver à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage et être présenté à toute réquisition des agents chargés du contrôle.
2. Un modèle cartonné de couleur verte comportant, en chaque langue officielle de toutes les parties contractantes à l'ASOR, le texte du modèle de la feuille de couverture recto/verso du document de contrôle doit se trouver à bord du véhicule.
3. Pour les services comportant le voyage aller à vide visés aux lettres C.1, C.2 et C.3, le transporteur doit joindre à la feuille de route à l'appui du service effectué:
 - dans les cas visés sous C.1: la copie du contrat de transport ou tout autre document équivalent faisant ressortir les éléments essentiels de ce contrat (notamment lieu, pays et date de conclusion, lieu, pays et date de prise en charge, lieu et pays de destination), dans la mesure où certains pays l'exigent,
 - dans les cas visés sous C.2: la feuille de route ayant accompagné le véhicule lors du voyage aller en charge avec retour à vide correspondant, effectué par le transporteur pour déposer les voyageurs sur le territoire respectivement de la partie contractante ou de l'État membre de la CEE où doit se faire leur reprise en charge,
 - dans les cas visés sous C.3: la lettre d'invitation de la personne invitante ou une photocopie.
4. Les services occasionnels qui ne sont pas compris dans une des catégories visées aux titres I et II ci-dessus peuvent être soumis à autorisation de transport sur le territoire de la partie contractante ou de l'État membre de la CEE concernés. Pour ces services, une croix doit être mise dans la case correspondante, sous le point 4.D de la feuille de route, selon qu'une autorisation de transport est requise ou ne l'est pas. Si une autorisation est requise, celle-ci doit être annexée à la feuille de route. Si aucune autorisation n'est requise, il y a lieu de fournir une justification.
5. Sauf exception autorisée par les autorités compétentes, aucun voyageur ne peut, au cours des services occasionnels, être pris ou déposé en cours de route. Cette autorisation doit également être jointe.
6. Le transporteur est responsable de la tenue régulière des feuilles de route. Celles-ci doivent être remplies en caractères d'imprimerie indélébiles.
7. Le carnet de feuilles de route est inaccessibles.






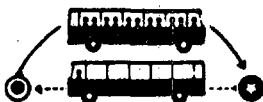






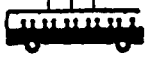
751 der Beilagen

9

(Page de garde du carnet – verso)

(Texte libellé dans la langue officielle ou plusieurs des langues officielles de l'État d'immatriculation du véhicule)

Signification des symboles utilisés avec instructions en vue du remplissage de la feuille de route

1	 <div style="border: 1px solid black; display: inline-block; padding: 2px 10px;">Numéro d'immatriculation</div>		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Nombre de sièges offerts aux voyageurs</div>
2		Nom et prénom ou raison sociale du transporteur et adresse	
3		Nom du ou des conducteur(s)	
Nature du service			
4	<p>A</p>  <p>Circuit à portes fermées</p>	<p>B</p>  <p>Voyage aller en charge suivi d'un voyage retour à vide</p> <p>● = Lieu de dépose des voyageurs et signe distinctif du pays</p>	
	<p>C</p>  <p>Voyage aller à vide pour prendre en charge un groupe de voyageurs et les transporter dans le pays d'immatriculation du véhicule</p> <p>● = Lieu de prise en charge des voyageurs et signe distinctif du pays</p> <p>● = Lieu de dépose des voyageurs et signe distinctif du pays</p>	<p>C1</p>	
		<p>C2</p>	Voir «Avis important»
		<p>C3</p>	
	<p>D</p> <p>Autre service occasionnel (caractéristiques):</p>	<p> - autorisation requise ci-jointe</p> <p> - autorisation non requise en vertu de</p>	
Programme de voyage		Étapes journalières	
5	Dates	de _____ à _____	 Km  Km  Points frontières
	Lieu et signe distinctif du pays	de _____ à _____	Utilisation du véhicule (km effectués dans la colonne correspondant à l'utilisation du véhicule)
		en charge	à vide
Liste des voyageurs (noms et initiales des prénoms)			
6		1 _____ 22 _____ 43 _____ 2 _____ 23 _____ 44 _____ 3 _____ 24 _____ 45 _____ _____ 21 _____ 42 _____ 63 _____	

10

751 der Beilagen

(Feuille de route - recto)



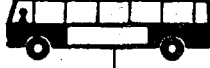

(Papier vert dimensions 29,7 x 21 cm)

Texte libellé dans la langue officielle ou plusieurs des langues officielles de l'Etat d'immatriculation du véhicule




Carnet no




Feuille de route no

(Etat dans lequel le document de contrôle est délivré) - Signe distinctif du pays

1	 <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 30px; margin: 5px auto;"></div>	 <div style="border: 1px solid black; width: 100px; height: 30px; margin: 5px auto;"></div>
2		<hr/> <hr/> <hr/>
3		1 _____ 2 _____ 3 _____

Nature du service (mettre une croix dans la case correspondante et y ajouter les indications supplémentaires requises)


A		B	
Voyage aller à vide pour prendre en charge un groupe de voyageurs et les transporter dans le pays d'immatriculation du véhicule		Les Voyageurs ont été C1 réunis par contrat de transport conclu le avec (agence de voyage, association, etc.). Ils sont arrivés le <input type="checkbox"/> sur le territoire de la partie contractante sù ils sont pris en charge <input type="checkbox"/> dans l'Etat membre de la CEE de prise en charge (pour véhicules CEE seulement) <input type="checkbox"/> copie du contrat de transport ou document équivalent (cf. «Avis important» III/3.) est joint.	
C		C2	conduits précédemment lors d'un service visé sous B par le même transporteur dans le pays où ils sont repris en charge. La feuille de route du précédent voyage aller en charge et retour à vide est jointe.
	☉ = ☉ =	C3	invités à se rendre à les frais de transport étant à la charge de la personne invitante et les voyageurs formant un groupe homogène qui n'a pas été constitué uniquement en vue de ce voyage. La lettre d'invitation ou une photocopie de cette lettre est jointe.
D	Autre service occasionnel (caractéristiques): _____ <input type="checkbox"/> - autorisation requise ci-jointe <input type="checkbox"/> - autorisation non requise en vertu de		

Programme de voyage	Étapes journalières			
	Dates	de	à	 Km  Km 
5				
		total	+	=

751 der Beilagen

11

(Feuille de route – verso)

			
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	
6	10	31	52
	11	32	53
	12	33	54
	13	34	55
	14	35	56
	15	36	57
	16	37	58
	17	38	59
	18	39	60
	19	40	61
	20	41	62
	21	42	63
7	Date d' établissement	Signature du transporteur	
8	Modifications imprévues		
9	Visas éventuels		

12

751 der Beilagen

ACTE FINAL

Les représentants
 DU CONSEIL DES COMMUNAUTÉS
 EUROPEENNES,
 DU PRESIDENT FEDERAL DE LA REPUBLIC
 LIQUE D'AUTRICHE,
 DU GOUVERNEMENT D'ESPAGNE,
 DU PRESIDENT DE LA REPUBLIC DE
 FINLANDE,
 DU GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE
 NORVEGE,
 DU GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIC
 QUE PORTUGAISE,
 DU GOUVERNEMENT DE SUEDE,
 DU CONSEIL FEDERAL SUISSE,
 DU PRESIDENT DE LA REPUBLIC DE
 TURQUIE,

réunis à Dublin, le 26 mai 1982

pour la signature de l'accord relatif aux services
 occasionnels internationaux de voyageurs par route
 effectués par autocars ou par autobus (ASOR),

ont, au moment de signer cet accord, pris acte
 des déclarations suivantes en les approuvant:

1. déclaration des parties contractantes relative à
 l'application de l'accord;
2. déclaration de la Communauté économique
 européenne relative à l'article 5 de l'accord;
3. déclaration des parties contractantes concer-
 nant le caractère évolutif de l'accord.

FAIT à Dublin, le 26 mai 1982

POUR LE CONSEIL DES COMMUNAUTÉS
 EUROPEENNES:

Herman De Croo,

M. G. Contogeorgis;

POUR LE PRESIDENT FEDERAL DE LA
 REPUBLIC LIQUE D'AUTRICHE:

Karl Lausecker;

POUR LE GOUVERNEMENT D'ESPAGNE:

Emilio Pan de Soraluce;

POUR LE PRESIDENT DE LA REPUBLIC
 LIQUE DE FINLANDE:

Jarmo Wahlström;

POUR LE GOUVERNEMENT DU
 ROYAUME DE NORVEGE:

Erik Ribu;

POUR LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIC
 LIQUE PORTUGAISE:

José Carlos Viana Baptista;

POUR LE GOUVERNEMENT DE SUEDE:

Nils Erik Bramsvik;

POUR LE CONSEIL FEDERAL SUISSE:

Léon Schlumpf;

POUR LE PRESIDENT DE LA REPUBLIC
 LIQUE DE TURQUIE:

Mustafa A. Aysan.

**DECLARATION DES PARTIES CONTRAC-
 TANTES RELATIVE A L'APPLICATION DE
 L'ACCORD**

Les parties contractantes déclarent accepter que
 les mesures de libéralisation prévues à l'article 5
 paragraphe 2 de l'accord pourront n'être exécutoires
 qu'entre les parties contractantes qui appli-
 quent aux services occasionnels régis par le présent
 accord les dispositions de l'accord européen relatif
 au travail des équipages des véhicules effectuant des
 transports internationaux par route (AETR) du 1er
 juillet 1970, ou des conditions équivalentes à celles
 prévues par l'AETR.

Toute partie contractante qui envisage de prendre,
 en raison des motifs indiqués ci-dessus, des
 mesures pour la non-application ou la suspension
 des dispositions de libéralisation prévues par l'arti-
 cle 5 paragraphe 2 de l'accord, se déclare prête à
 procéder, avant l'adoption éventuelle de ces
 mesures, la consultation de la partie contractante
 intéressée.

**DECLARATION DE LA COMMUNAUTE
 ECONOMIQUE EUROPEENNE RELATIVE A
 L'ARTICLE 5 DE L'ACCORD**

La Communauté économique européenne précise,
 en ce qui concerne l'article 5 de l'accord, que
 les mesures de libéralisation prévues pour l'entrée à
 vide d'un véhicule dans une autre partie contrac-
 tante en vue d'y prendre en charge un groupe de
 voyageurs et d'effectuer le voyage de retour en
 charge à destination du territoire de la partie
 contractante où le véhicule est immatriculé, ne
 s'appliquent, en ce qui concerne le retour à destina-
 tion du territoire de la Communauté économique
 européenne, qu'aux voyages de retour effectués à
 destination de l'Etat membre de cette Communauté
 dans lequel le véhicule utilisé est immatriculé.

DECLARATION DES PARTIES CONTRACTANTES CONCERNANT LE CARACTERE EVOLUTIF DE L'ACCORD

Les parties contractantes déclarent que les mesures de libéralisation visées à l'article 5 de l'accord se situent dans le développement recherché du transport international de voyageurs et constituent à cet égard, pour les transports occasionnels, un pas significatif en vue de faciliter l'exécution de

ces services. Elles s'efforceront, dans le cadre de cet accord ainsi que dans celui des accords bilatéraux, prenant en considération les progrès réalisés sur le plan de l'harmonisation des conditions de concurrence, d'élargir, sur la base des expériences acquises, la portée de cette libéralisation. En outre, les parties contractantes déclarent qu'elles veilleront à simplifier la procédure de délivrance des autorisations requises pour les services visés à l'article 5 paragraphe 3 de l'accord.

(Übersetzung)

**ÜBEREINKOMMEN
ÜBER DIE PERSONENBEFÖRDERUNG
IM GRENZÜBERSCHREITENDEN
GELEGENHEITSVERKEHR MIT
KRAFTOMNIBUSSEN (ASOR)**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN,

DER BUNDESPRÄSIDENT DER REPUBLIK ÖSTERREICH,

DIE REGIERUNG VON SPANIEN,

DER PRÄSIDENT DER REPUBLIK FINNLAND,

DIE REGIERUNG DES KÖNIGREICHS NORWEGEN,

DIE REGIERUNG DER PORTUGIESISCHEN REPUBLIK,

DIE REGIERUNG VON SCHWEDEN,

DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT,

DER PRÄSIDENT DER REPUBLIK TÜRKEI,

IN DEM WUNSCH, die Entwicklung des grenzüberschreitenden Verkehrs zu fördern und insbesondere seine Organisation und Durchführung zu erleichtern,

IN DER ERWÄGUNG, daß bestimmte Personenbeförderungen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen, was die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft betrifft, liberalisiert sind durch die Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen¹⁾ sowie durch die Verordnung (EWG) Nr. 1016/68 der Kommission vom 9. Juli 1968 zur Festlegung der Muster der Kontrolldokumente gemäß Artikel 6 und 9 der Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates²⁾,

IN DER ERWÄGUNG, daß zudem die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) am 16. Dezember 1969 die Entschließung Nr. 20 über die Aufstellung allgemeiner Regeln für den

grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftomnibussen¹⁾ angenommen hat, die ebenfalls die Liberalisierung bestimmter Personenbeförderungen im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr auf der Straße vorsieht,

IN DER ERWÄGUNG, daß es wünschenswert ist, harmonisierte Liberalisierungsvorschriften für die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr auf der Straße vorzusehen und die Kontrollformalitäten durch die Einführung eines einzigen Dokumentes zu vereinfachen,

IN DER ERWÄGUNG, daß es angezeigt ist, bestimmte Verwaltungsaufgaben nach dem Übereinkommen dem Sekretariat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister zu übertragen,

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

UND HABEN zu diesem Zweck zu ihren Bevollmächtigten ernannt:

DER RAT DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN:

Herrn Herman De Croo,

Minister für Verkehr des Königreiches Belgien, amtierender Präsident des Rates der Europäischen Gemeinschaften;

Herrn M. G. Contogeorgis,

Mitglied der Kommission der Europäischen Gemeinschaften;

DER BUNDESPRÄSIDENT DER REPUBLIK ÖSTERREICH:

Herrn Karl Lausecker,

Bundesminister für Verkehr;

DIE REGIERUNG VON SPANIEN:

Don Emilio Pan de Soraluce,

Botschafter;

DER PRÄSIDENT DER REPUBLIK FINNLAND:

Herrn Jarmo Wahlström,

Minister für Verkehr;

¹⁾ ABl. Nr. 147 vom 9. August 1966, S 2688/66.

²⁾ ABl. Nr. L 173 vom 22. Juli 1968, S 8.

¹⁾ Sammlung der Entschließungen der CEMT, Jg. 1969, S 67. Sammlung der Entschließungen der CEMT, Jg. 1971, S 133.

751 der Beilagen

15

DIE REGIERUNG DES KÖNIGREICHS NORWEGEN:

Herrn Erik Ribu,

Generalsekretär im Ministerium für Verkehr und Kommunikation;

DIE REGIERUNG DER PORTUGIESISCHEN REPUBLIK:

Herrn José Carlos Viana Baptista,

Minister für Wohnungswesen, öffentliche Arbeiten und Verkehr;

DIE REGIERUNG VON SCHWEDEN:

Herrn Nils Erik Bramsvik,

Unterstaatssekretär im Ministerium für Verkehr;

DER SCHWEIZERISCHE BUNDESRAT:

Herrn Léon Schlumpf,

Bundesrat,

Vorsteher des Verkehrs- und Energiewirtschafts-departments;

DER PRÄSIDENT DER REPUBLIK TÜRKEI:

Herrn Mustafa A. Aysan,

Minister für Verkehr;

DIESE HABEN nach Austausch ihrer als gut und gehörig befundenen Vollmachten

DIE FOLGENDEN BESTIMMUNGEN VEREINBART:

ABSCHNITT I

ANWENDUNGSBEREICH UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Artikel 1

(1) Das vorliegende Übereinkommen ist anwendbar

- a) auf die Personenbeförderung auf der Straße im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr, die durchgeführt wird
 - zwischen den Gebieten zweier Vertragsparteien oder
 - von und nach dem Gebiet derselben Vertragspartei
 und gegebenenfalls im Rahmen solcher Verkehrsdienste im Transit sowohl durch das Gebiet einer anderen Vertragspartei als auch durch das Gebiet eines Nichtvertragsstaates, und zwar
 - mit Fahrzeugen, die im Gebiet einer Vertragspartei zugelassen sind und die nach ihrer Bauart und Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen — einschließlich des Fahrers — zu befördern;

- b) auf die Leerfahrten im Zusammenhang mit diesen Verkehrsdiensten.

(2) Grenzüberschreitender Verkehr im Sinne dieses Übereinkommens ist der Verkehr, der über das Gebiet von mindestens zwei Vertragsparteien führt.

(3) Die Bezeichnung „Gebiet einer Vertragspartei“ im Sinne dieses Übereinkommens bezieht sich, soweit die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft betroffen ist, auf die Gebiete, in denen der Vertrag zur Gründung dieser Gemeinschaft angewendet wird, und zwar nach Maßgabe jenes Vertrages.

Artikel 2

(1) Gelegenheitsverkehr im Sinne dieses Übereinkommens ist der Verkehrsdienst, der weder der Definition des Linienverkehrs nach Artikel 3 noch der Definition des Pendelverkehrs nach Artikel 4 entspricht. Er umfaßt

- a) Rundfahrten mit geschlossenen Türen, dh. Fahrten, die mit demselben Fahrzeug ausgeführt werden, das auf der gesamten Fahrtstrecke dieselbe Reisegruppe befördert und sie an den Ausgangsort zurückbringt;
- b) Verkehrsdienste, bei denen zur Hinfahrt Fahrgäste aufgenommen werden und bei denen die Rückfahrt eine Leerfahrt ist;
- c) alle sonstigen Verkehrsdienste.

(2) Beim Gelegenheitsverkehr dürfen unterwegs Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden, es sei denn, daß die zuständigen Behörden in der betreffenden Vertragspartei Ausnahmen hiervon gestatten. Diese Fahrten dürfen mit einer gewissen Häufigkeit ausgeführt werden, ohne dadurch die Eigenschaft des Gelegenheitsverkehrs zu verlieren.

Artikel 3

(1) Linienverkehr im Sinne dieses Übereinkommens ist die regelmäßige Beförderung von Personen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden können. Der Linienverkehr kann der Verpflichtung unterworfen werden, im voraus festgelegte Fahrpläne und Tarife zu befolgen.

(2) Als Linienverkehr im Sinne dieses Übereinkommens gilt unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch die regelmäßige Beförderung bestimmter Kategorien von Personen unter Ausschluß anderer Fahrgäste, soweit die Merkmale des Linienverkehrs nach Absatz 1 gegeben sind. Diese Beförderungen — vor allem die Beförderung von Arbeitnehmern zur Arbeitsstelle und von dort zu ihrer Wohnung und die Beförderung von Schülern zur Lehranstalt und von dort zu ihrer Wohnung — werden als „Sonderformen des Linienverkehrs“ bezeichnet.

(3) Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch berührt, daß der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepaßt wird.

Artikel 4

(1) Pendelverkehr im Sinne dieses Übereinkommens ist der Verkehrsdienst, bei dem bei mehreren Hin- und Rückfahrten von demselben Ausgangsort nach demselben Zielort Reisende befördert werden, die zuvor in Gruppen zusammengefaßt worden sind. Jede Reisegruppe, welche die Hinfahrt gemeinsam ausgeführt hat, wird bei einer späteren Fahrt geschlossen an den Ausgangsort zurückgebracht.

Unter Ausgangsort und Zielort sind der Ort des Reiseantritts und der Ort des Reiseziels sowie deren Umgebung zu verstehen.

(2) Bei Pendelfahrten dürfen unterwegs Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden.

(3) Die erste Rückfahrt und die letzte Hinfahrt in der Reihe der Pendelfahrten sind Leerfahrten.

(4) Die Zuordnung eines Verkehrsdienstes zum Pendelverkehr wird jedoch nicht dadurch berührt, daß mit Zustimmung der zuständigen Behörden in der betreffenden Vertragspartei oder den betreffenden Vertragsparteien

- Reisende abweichend von Absatz 1 die Rückfahrt mit einer anderen Gruppe vornehmen,
- Reisende abweichend von Absatz 2 unterwegs aufgenommen oder abgesetzt werden,
- die erste Hin- und die letzte Rückfahrt in der Reihe der Pendelfahrten abweichend von Absatz 3 Leerfahrten sind.

ABSCHNITT II

LIBERALISIERUNGSMASSNAHMEN

Artikel 5

(1) Der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannte Gelegenheitsverkehr ist von jeder Beförderungsgenehmigung auf dem Gebiet einer anderen Vertragspartei als der, in der das Fahrzeug zugelassen ist, befreit.

(2) Von jeder Beförderungsgenehmigung auf dem Gebiet einer anderen Vertragspartei als der, in der das Fahrzeug zugelassen ist, ist derjenige in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannte Gelegenheitsverkehr befreit, der dadurch gekennzeichnet ist, daß

- die Hinfahrt eine Leerfahrt ist und alle Fahrgäste am gleichen Ort aufgenommen werden und
- die Fahrgäste
 - a) — auf dem Gebiet entweder einer Nichtvertragspartei oder einer anderen Vertragspartei als der, in der das Fahrzeug zugelassen ist, und einer anderen als der, in der

sie aufgenommen werden, auf Grund von Beförderungsverträgen, die vor ihrer Ankunft auf dem Gebiet der letztgenannten Vertragspartei geschlossen wurden, in Gruppen zusammengefaßt sind und

- in das Gebiet der Vertragspartei befördert werden, in der das Fahrzeug zugelassen ist, oder
- b) — vorher von demselben Verkehrsunternehmer nach Maßgabe des Artikels 2 Absatz 1 Buchstabe b in das Gebiet der Vertragspartei gebracht worden sind, in dem sie wieder aufgenommen werden, und in das Gebiet der Vertragspartei, in der das Fahrzeug zugelassen ist, befördert werden oder
- c) — eingeladen worden sind, sich in das Gebiet einer anderen Vertragspartei zu begeben, wobei der Einladende die Beförderungskosten übernimmt. Die Fahrgäste müssen ein zusammengehöriger Personenkreis sein, der nicht nur zum Zweck der Fahrt gebildet worden sein darf und der in das Gebiet der Vertragspartei, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, zurückgebracht wird.

(3) Im Gebiet der betreffenden Vertragspartei kann der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c genannte Gelegenheitsverkehr der Beförderungsgenehmigungspflicht unterworfen werden, soweit die Bedingungen des Absatzes 2 nicht erfüllt sind.

ABSCHNITT III

KONTROLLDOKUMENT

Artikel 6

Verkehrsunternehmer, die Gelegenheitsverkehr im Sinne dieses Übereinkommens ausführen, haben den Kontrollberechtigten auf Verlangen ein Fahrtenblatt vorzuweisen, das Teil eines Kontrolldokuments ist, das von den zuständigen Behörden in der Vertragspartei, in der das Fahrzeug zugelassen ist, oder von anderen hierzu ermächtigten Stellen ausgegeben wird. Dieses Kontrolldokument tritt an die Stelle der bereits bestehenden Kontrolldokumente.

Artikel 7

(1) Das Kontrolldokument nach Artikel 6 besteht aus abtrennbaren Fahrtenblättern in doppelter Ausfertigung, die in Fahrtenheften zu je 25 Fahrtenblättern enthalten sind. Das Kontrolldokument muß dem Muster in der Anlage zu diesem Übereinkommen entsprechen. Diese Anlage ist Bestandteil des Übereinkommens.

(2) Jedes Fahrtenheft mit seinen Fahrtenblättern ist nummeriert. Die Fahrtenblätter sind zusätzlich von 1 bis 25 durchnummeriert.

751 der Beilagen

17

(3) Der Text auf dem Deckblatt des Fahrtenheftes sowie auf den Fahrtenblättern wird in der Amtssprache oder in mehreren Amtssprachen des Mitgliedstaates der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft oder jeder anderen Vertragspartei gedruckt, in dem oder in der das verwendete Fahrzeug zugelassen ist.

Artikel 8

(1) Das Fahrtenheft nach Artikel 7 wird auf den Namen des Verkehrsunternehmers ausgestellt; es ist nicht übertragbar.

(2) Das Original des Fahrtenblattes ist während der gesamten Dauer der Fahrt, für die es ausgestellt wurde, im Fahrzeug mitzuführen.

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

Artikel 9

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

(2) Es ist dem Verkehrsunternehmer freigestellt, die Namen der Fahrgäste mittels einer auf einem gesonderten Blatt im voraus erstellten Liste anzugeben, das an der in Punkt 6 des Fahrtenblattes vorgesehenen Stelle fest aufzukleben ist. Ein Stempel des Verkehrsunternehmers oder gegebenenfalls seine Unterschrift oder die Unterschrift des Fahrers des verwendeten Fahrzeugs ist so anzubringen, daß sie sich teils auf der Liste und teils auf dem Fahrtenblatt befinden.

(3) Für Verkehrsdienste, bei denen die Hinfahrt eine Leerfahrt nach Artikel 5 Absatz 2 dieses Übereinkommens ist, kann die Liste der Fahrgäste unter den in Absatz 2 genannten Bedingungen zum Zeitpunkt der Aufnahme der Fahrgäste erstellt werden.

Artikel 10

Die zuständigen Behörden in zwei oder mehr Vertragsparteien können auf bilateraler oder multilateraler Ebene vereinbaren, daß sie auf die Erstellung der Liste der Fahrgäste gemäß Punkt 6 des Fahrtenblattes verzichten. In diesem Fall ist die Zahl der Fahrgäste anzugeben.

Artikel 11

(1) Ein Muster aus grünem Karton, das den Wortlaut des Musters des Deckblattes (Vorder- und Rückseite) des Kontrolldokumentes nach der Anlage zu diesem Übereinkommen in allen Amtssprachen jeder Vertragspartei enthält, ist im Fahrzeug mitzuführen.

(2) Das Deckblatt dieses Musters trägt in Druckbuchstaben in der Amtssprache oder in mehreren

Amtssprachen des Staates, in dem das verwendete Fahrzeug zugelassen ist, folgende Aufschrift:

„Wortlaut des Musters des Kontrolldokumentes in dänischer, deutscher, englischer, finnischer, französischer, griechischer, italienischer, niederländischer, norwegischer, portugiesischer, schwedischer, spanischer und türkischer Sprache.“

(3) Dieses Muster ist den Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuweisen.

Artikel 12

Abweichend von Artikel 6 können die vor Inkrafttreten dieses Übereinkommens für den Gelegenheitsverkehr verwendeten Kontrolldokumente für die Dauer von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 18 Absatz 2 weiterverwendet werden.

ABSCHNITT IV**ALLGEMEINE UND SCHLUSSBESTIMMUNGEN****Artikel 13**

(1) Die zuständigen Behörden in den Vertragsparteien erlassen die zur Durchführung dieses Übereinkommens erforderlichen Maßnahmen.

Diese Maßnahmen regeln unter anderem:

- die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Kontrolle sowie die Ahndung von Zuwiderhandlungen;
- die Gültigkeitsdauer des Fahrtenheftes;
- die Auswertung und Aufbewahrung des Originals und der Durchschrift des Fahrtenblattes;
- die Bestimmung der zuständigen Behörden nach den Artikeln 2, 6, 10 und 14 sowie der Stellen nach Artikel 6;
- die auf dem Fahrtenblatt durch die Kontrollberechtigten gegebenenfalls anzubringenden Sichtvermerke.

(2) Die nach Absatz 1 ergriffenen Maßnahmen werden dem Sekretariat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) mitgeteilt, das die anderen Vertragsparteien hierüber unterrichtet.

Artikel 14

(1) Die zuständigen Behörden in den Vertragsparteien achten darauf, daß die Verkehrsunternehmer die Bestimmungen dieses Übereinkommens befolgen.

(2) Sie unterrichten einander gemäß ihren innerstaatlichen Rechtsvorschriften über Zuwiderhandlungen, die auf ihrem Gebiet von einem Verkehrsunternehmer mit Niederlassung im Gebiet einer anderen Vertragspartei begangen wurden, sowie gegebenenfalls über deren Ahndung.

Artikel 15

Die Artikel 5 und 6 finden keine Anwendung, wenn Abkommen oder sonstige Vereinbarungen, die zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien bestehen oder zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien geschlossen werden können, eine liberalere Behandlung vorsehen. Für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft sind unter „Abkommen oder sonstigen Vereinbarungen, die zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien bestehen“, die von den Mitgliedstaaten dieser Gemeinschaft geschlossenen Abkommen oder sonstigen Vereinbarungen zu verstehen.

Artikel 16

(1) Läßt die Durchführung dieses Übereinkommens oder der nach Artikel 13 getroffenen Maßnahmen es als erforderlich erscheinen, so kann jede Vertragspartei die Einberufung einer Tagung der Vertragsparteien beantragen, um die aufgeworfenen Probleme und gegebenenfalls die vorgeschlagenen Lösungen gemeinsam zu prüfen.

(2) Der Vorsitz der in Absatz 1 vorgesehenen Tagungen wird abwechselnd von der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und von einer anderen hierzu bestimmten Vertragspartei wahrgenommen.

(3) Die Anträge auf Einberufung einer Tagung nach Absatz 1 sind an das Sekretariat der CEMT zu richten.

(4) Das Sekretariat der CEMT verständigt die anderen Vertragsparteien unverzüglich von dem Antrag nach Absatz 1; wird der Antrag auf Einberufung nicht binnen vier Wochen zurückgezogen, so legt das Sekretariat der CEMT nach Ablauf dieser Frist Zeitpunkt und Ort der Tagung im Einvernehmen mit dem seit der letzten Plenartagung amtierenden Vorsitzenden fest und beruft diese Zusammenkunft so bald wie möglich ein.

Artikel 17

(1) Jede Vertragspartei kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens durch Notifikation an die anderen Vertragsparteien über das Sekretariat der CEMT erklären, daß sie sich durch Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b des Übereinkommens nicht als gebunden erachtet. In diesem Fall sind die anderen Vertragsparteien durch Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe b gegenüber der Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt eingelegt hat, nicht gebunden.

(2) Die in Absatz 1 vorgesehene Erklärung kann jederzeit durch Notifikation an die anderen Vertragsparteien über das Sekretariat der CEMT zurückgezogen werden.

Artikel 18

(1) Dieses Übereinkommen bedarf der Genehmigung oder Ratifizierung durch die Vertragsparteien gemäß ihren eigenen Verfahren. Die Genehmigungs- oder Ratifikationsurkunden werden von den Vertragsparteien beim Sekretariat der CEMT hinterlegt.

(2) Dieses Übereinkommen tritt nach Genehmigung oder Ratifizierung durch fünf Vertragsparteien, zu denen die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft gehören muß, am ersten Tag des dritten Monats in Kraft, der auf den Tag der Hinterlegung der fünften Genehmigungs- oder Ratifikationsurkunde folgt.

(3) Für jede Vertragspartei, die dieses Übereinkommen nach dem Inkrafttreten nach Absatz 2 genehmigt oder ratifiziert, tritt das Übereinkommen am ersten Tag des dritten Monats in Kraft, der auf den Tag der Hinterlegung der Genehmigungs- oder Ratifikationsurkunde durch die betreffende Vertragspartei beim Sekretariat der CEMT folgt.

(4) Die Bestimmungen der Abschnitte II und III dieses Übereinkommens sind sieben Monate nach dem Inkrafttreten des Übereinkommens nach Absatz 2 oder 3 anzuwenden.

Artikel 19

(1) Ist dieses Übereinkommen drei Jahre lang nach Maßgabe von Artikel 18 Absatz 2 in Kraft gewesen, so kann jede Vertragspartei durch Notifikation an das Sekretariat der CEMT die Einberufung einer Konferenz zur Revision des Übereinkommens beantragen. Das Sekretariat verständigt die anderen Vertragsparteien unverzüglich von dem Antrag, legt Zeitpunkt und Ort der Konferenz im Einvernehmen mit dem seit der letzten Plenartagung amtierenden Vorsitzenden fest und beruft diese Konferenz so bald wie möglich ein. Für den Vorsitz dieser Konferenzen gilt Artikel 16 Absatz 2 entsprechend.

(2) Für die Genehmigung oder Ratifikation einer zwischen allen Vertragsparteien vereinbarten Revision des Übereinkommens sowie für das Inkrafttreten der Revision gilt Artikel 18.

Artikel 20

(1) Dieses Übereinkommen wird für die Dauer von fünf Jahren ab seinem Inkrafttreten geschlossen.

(2) Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen für sich unter Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist zum 1. Jänner durch gleichzeitige Notifikation an die anderen Vertragsparteien über das Sekretariat der CEMT kündigen. Das Übereinkommen kann jedoch während der ersten vier Jahre ab dem Zeitpunkt seines Inkrafttretens nach Artikel 18 Absatz 2 nicht gekündigt werden.

751 der Beilagen

19

(3) Sofern dieses Übereinkommen nicht durch fünf Vertragsparteien, zu denen die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft gehören muß, gekündigt wird, verlängert sich seine Geltungsdauer nach Ablauf der in Absatz 1 vorgesehenen Frist von fünf Jahren ohne weiteres jeweils um weitere fünf Jahre.

Artikel 21

Dieses Übereinkommen ist in einer Urschrift in französischer Sprache abgefaßt, wobei dieser Wort-

laut verbindlich ist; es wird im Archiv des Sekretariats der CEMT hinterlegt; dieses übermittelt jeder Vertragspartei eine beglaubigte Abschrift dieses Übereinkommens.

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

GESCHEHEN zu Dublin, am 26. Mai 1982

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

(Umschlag — Vorderseite)

(Wortlaut in der Amtssprache oder in mehreren Amtssprachen des Staates abgefaßt, in dem das verwendete Fahrzeug zugelassen ist)

Staat, in dem das Kontrolldokument aus-
gegeben wird
— Nationalitätszeichen —

Bezeichnung der zuständigen Behörde
oder
der ermächtigten Stelle

Heft Nr.

FAHRTENHEFT

für die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen, erstellt in Anwendung des

- ASOR (Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen)
- und der Verordnung Nr. 117/66 EWG des Rates über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen

Name und Vorname oder Bezeichnung der Firma des Verkehrsunternehmers:

.....

Anschrift:

.....

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

.....
(Unterschrift und Stempel der Behörde oder der Stelle, die das Fahrtenheft ausgibt)

(Deckblatt des Heftes — Vorderseite)

(Wortlaut in der Amtssprache oder in mehreren Amtssprachen des Staates abgefaßt, in dem das verwendete Fahrzeug zugelassen ist)

WICHTIGER HINWEIS**I. BEFÖRDERUNGEN NACH DEM ASOR**

Auf Grund von Artikel 5 Absätze 1 und 2 des ASOR sind von jeder Beförderungsgenehmigung auf dem Gebiet der anderen Vertragsparteien als der, in der das Fahrzeug zugelassen ist, befreit:

- a) bestimmte grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre mit einer Vertragspartei zugelassenen Fahrzeugen
- zwischen den Gebieten zweier Vertragsparteien oder
 - von und nach dem Gebiet derselben Vertragspartei und gegebenenfalls im Rahmen solcher Verkehrsdienste im Transit sowohl durch das Gebiet einer anderen Vertragspartei als auch durch das Gebiet eines Nichtvertragsstaats,

- b) Leerfahrten im Zusammenhang mit diesen Verkehrsdiensten.

Die von diesen Bestimmungen betroffenen Beförderungen im Gelegenheitsverkehr sind:

- A. Rundfahrten mit geschlossenen Türen, dh. Fahrten, die mit demselben Fahrzeug ausgeführt werden, das auf der gesamten Fahrstrecke dieselbe Reisegruppe befördert und sie an den Ausgangsort zurückbringt; dieser Ausgangsort muß auf dem Gebiet der Vertragspartei liegen, in der das Fahrzeug zugelassen ist.
- B. Verkehrsdienste, bei denen zur Hinfahrt Fahrgäste aufgenommen werden und bei denen die Rückfahrt eine Leerfahrt ist.
- C. Leerhinfahrten, die dadurch gekennzeichnet sind, daß

- alle Fahrgäste am selben Ort aufgenommen werden, um in das Gebiet des Landes befördert zu werden, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, und daß
- die Fahrgäste:

- C.1. auf dem Gebiet entweder einer Nicht-Vertragspartei oder einer anderen Vertragspartei als der, in der das Fahrzeug zugelassen ist, und einer anderen als der, in der sie aufgenommen werden, in Gruppen zusammengefaßt sind auf Grund von Beförderungsverträgen, die vor ihrer Ankunft auf dem Gebiet der letztgenannten Vertragspartei geschlossen wurden, oder
- C.2. vorher von demselben Verkehrsunternehmer bei einem Verkehrsdienst nach Buchstabe B in das Gebiet der Vertragspartei gebracht worden sind, in dem sie wieder aufgenommen werden oder
- C.3. eingeladen worden sind, sich in das Gebiet einer anderen Vertragspartei zu begeben, wobei der Einladende die Beförderungskosten übernimmt. Die Fahrgäste müssen ein zusammengehöriger Personenkreis sein, der nicht nur zum Zweck der Fahrt gebildet worden sein darf.

III. GEMEINSAME BESTIMMUNGEN FÜR GRENZÜBERSCHREITENDEN GELEGENHEITSVERKEHR, DER UNTER DAS ASOR ODER UNTER DIE VERORDNUNG NR. 117/66/EWG FÄLLT:

1. Der Verkehrsunternehmer hat für jede Beförderung im Gelegenheitsverkehr vor Beginn jeder Fahrt ein Fahrtenblatt in doppelter Ausfertigung gehörig auszufüllen.

Es ist dem Verkehrsunternehmer freigestellt, die Namen der Fahrgäste mittels einer auf einem gesonderten Blatt im voraus erstellten Liste anzugeben, das an der in Punkt 6 des Fahrtenblatts vorgesehenen Stelle fest aufzukleben ist. Ein Stempel des Verkehrsunternehmers oder gegebenenfalls seine bzw. die Unterschrift des Fahrzeugführers ist teils auf der Liste und teils auf dem Fahrtenblatt anzubringen.

Für Verkehrsdienste, bei denen die Hinfahrt eine Leerfahrt ist, kann die Liste der Fahrgäste nach Maßgabe der obigen Bestimmungen bei der Aufnahme der Fahrgäste aufgestellt werden.

Das Original des Fahrtenblatts ist während der gesamten Dauer der Fahrt im Fahrzeug mitzuführen und Kontrollberechtigten auf Verlangen vorzuweisen.

2. Ein Muster aus grünem Karton, das den Wortlaut des Musters des Deckblatts (Vorder- und Rückseite) des Kontrolldokuments in jeder Amtssprache aller Vertragsparteien des ASOR enthält, muß im Fahrzeug mitgeführt werden.
3. Für Verkehrsdienste nach den Punkten C, bei denen die Hinfahrt eine Leerfahrt ist, hat der Verkehrsunternehmer für den ausgeführten Verkehrsdienst dem Fahrtenblatt folgende Nachweise beizufügen:
- im Fall nach C.1: Kopie des Beförderungsvertrags oder jedes andere gleichwertige Dokument, aus dem sich die wesentlichen Angaben dieses Vertrages ergeben (insbesondere Ort, Land und Datum seines Abschlusses, Aufnahmeort, -land und -datum, Bestimmungsort und -land), soweit bestimmte Länder dies fordern;
 - im Fall von C.2: das Fahrtenblatt, von dem das Fahrzeug auf der entsprechenden Fahrt begleitet wurde, bei der zur Hinfahrt Fahrgäste aufgenommen wurden und bei der die Rückfahrt eine Leerfahrt war und die der Verkehrsunternehmer ausgeführt hatte, um die Fahrgäste im Gebiet der Vertragspartei bzw. des Mitgliedstaats der EWG abzusetzen, in dem sie wieder aufgenommen werden sollen;
 - im Fall von C.3: das Einladungsschreiben des Einladenden oder eine Fotokopie davon.
4. Die Beförderungen im Gelegenheitsverkehr, die nicht unter eine der Formen nach Ziffer I und II fallen, können auf dem Gebiet der betreffenden Vertragspartei oder des betreffenden Mitgliedstaats der EWG einer Beförderungsgenehmigung unterworfen werden. Für diese Beförderungen ist das entsprechende Kästchen unter Punkt 4 D des Fahrtenblatts anzukreuzen, je nachdem, ob eine Beförderungsgenehmigung erforderlich ist oder nicht. Ist eine Genehmigung erforderlich, so muß sie dem Fahrtenblatt beigefügt werden. Ist keine Genehmigung erforderlich, so ist dies zu erläutern.
5. Vorbehaltlich der Genehmigung von Ausnahmen durch die zuständigen Behörden dürfen beim Gelegenheitsverkehr unterwegs Fahrgäste weder aufgenommen noch abgesetzt werden. Diese Genehmigung muß ebenfalls beigefügt werden.
6. Der Verkehrsunternehmer ist für die ordnungsgemäße Führung der Fahrtenblätter verantwortlich. Sie sind in dauerhaften Druckbuchstaben auszufüllen.
7. Das Fahrtenheft ist nicht übertragbar.

II. BEFÖRDERUNGEN NACH DER VERORDNUNG NR. 117/66 EWG

Auf Grund von Artikel 5 Absätze 1 und 2 der Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 sind bestimmte grenzüberschreitende Beförderungen im Gelegenheitsverkehr, die vom Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaates nach dem Hoheitsgebiet desselben oder eines anderen Mitgliedstaats mit einem Kraftfahrzeug (Kraftomnibus), das in einem Mitgliedstaat zugelassen ist, ausgeführt werden, von jeder Beförderungsgenehmigung seitens eines anderen Mitgliedstaats als dem, in dem das Fahrzeug zugelassen ist, befreit. Für Fahrtstrecken im Transitverkehr durch das Gebiet einer anderen Vertragspartei des ASOR als der EWG sind die Vorschriften des ASOR anwendbar.

Die von dieser Vorschrift betroffenen Beförderungen im Gelegenheitsverkehr sind:

- A. Rundfahrten mit geschlossenen Türen, dh. Fahrten, die mit demselben Fahrzeug durchgeführt werden, das auf der gesamten Fahrstrecke die gleiche Reisegruppe befördert und sie an den Ausgangsort zurückbringt.

- B. Verkehrsdienste, bei denen zur Hinfahrt Fahrgäste aufgenommen werden und bei denen die Rückfahrt eine Leerfahrt ist.

- C. Verkehrsdienste, bei denen die Hinfahrt eine Leerfahrt ist, sofern alle Fahrgäste am gleichen Ort aufgenommen werden und







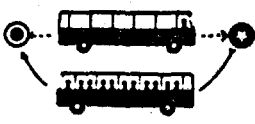




- C.1. auf Grund von Beförderungsverträgen, die vor ihrer Ankunft im Land der Aufnahme zur Beförderung geschlossen wurden, in Gruppen zusammengefaßt sind oder

- C.2. vorher von demselben Verkehrsunternehmer bei einem Verkehrsdienst nach Buchstabe B in das Land gebracht worden sind, in dem sie wieder aufgenommen werden, und ins Ausland weiterbefördert werden, oder

- C.3. eingeladen worden sind, sich in einen anderen Mitgliedstaat zu begeben, wobei der Einladende die Beförderungskosten übernimmt. Die Fahrgäste müssen ein zusammengehöriger Personenkreis sein, der nicht nur zum Zweck der Fahrt gebildet worden sein darf.

(Wortlaut in der Amtssprache oder in mehreren Amtssprachen des Staates abgefaßt, in dem das verwendete Fahrzeug zugelassen ist)

Erklärung der verwendeten Symbole und Anweisung für das Ausfüllen des Fahrtenblattes

1	 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-left: 20px;">Amtliches Kennzeichen</div>		Zahl der den Fahrgästen angebotenen Sitzplätze
2		Name und Vorname oder Bezeichnung der Firma des Verkehrsunternehmers und Anschrift	
3		Name(n) des Fahrers oder der Fahrer	
Art des Verkehrsdienstes			
A		B	 <p>● = Angabe des Ortes, an dem die Fahrgäste abgesetzt werden, und des Nationalitätszeichens des Landes</p>
Rundfahrt mit geschlossenen Türen		Besetzte Hinfahrt mit anschließender Leerrückfahrt	
4	 <p>● = Aufnahmeort der Fahrgäste und Nationalitätszeichen des Landes ○ = Absetzort der Fahrgäste und Nationalitätszeichen des Landes</p>	C1	
Leerrückfahrt, um eine Gruppe von Fahrgästen aufzunehmen und sie in das Zulassungsland des Fahrzeugs zu bringen		C2	siehe „Wichtiger Hinweis“
D		C3	
Sonstiger Gelegenheitsverkehr (Merkmale)		<input type="checkbox"/> - die erforderliche Genehmigung ist beigefügt <input type="checkbox"/> - Genehmigung nicht erforderlich, weil	
Programm der Fahrt		Tagesstreckenangaben	
5	Daten von bis	 Km  Km	
	Ort und Nationalitätszeichen des Landes	Verwendung des Fahrzeugs (Kilometerleistung in der der Verwendung des Fahrzeugs entsprechenden Spalte angeben)	
	von	bis	Grenzüber-gangsstellen
		besetzt	leer
Liste der Fahrgäste (Namen und Anfangsbuchstaben der Vornamen)			
6		1 _____ 22 _____ 43 _____ 2 _____ 23 _____ 44 _____ 3 _____ 24 _____ 45 _____ _____ _____ _____ 21 _____ 42 _____ 63 _____	

751 der Beilagen

23

(Fahrtenblatt Vorderseite) (Grünes Papier – Abmessungen DIN A4 = 29,7 × 21 cm)

(Wortlaut in der Amtssprache oder in mehreren Amtssprachen des Staates abgefaßt, in dem das verwendete Fahrzeug zugelassen ist)

Heft Nr.

Fahrtenblatt Nr.

(Staat, in dem das Dokument ausgegeben wird – Nationalitätszeichen

1		
2		<hr/> <hr/> <hr/>
3		1 <hr/> 2 <hr/> 3 <hr/>


Art des Verkehrsdienstes (die entsprechenden Kästchen ankreuzen und die geforderten zusätzlichen Angaben machen)

A		B				
Leerhinfahrt, um eine Gruppe von Fahrgästen aufzunehmen und sie in das Zulassungsland des Fahrzeugs zu bringen		Die Fahrgäste wurden				
		C1	durch Beförderungsvertrag zusammengefaßt, der am mit (Reisebüro, Verein usw.) geschlossen worden ist. Sie sind am angekommen im Gebiet <input type="checkbox"/> der Vertragspartei, in dem sie aufgenommen werden, <input type="checkbox"/> des Mitgliedstaates der EWG, in dem sie aufgenommen werden (nur für EWG-Fahrzeuge), <input type="checkbox"/> Durchschrift des Beförderungsvertrages oder gleichwertiges Dokument (siehe „Wichtiger Hinweis“ unter III.3) ist beigelegt.			
		C2	vorher von demselben Verkehrsunternehmer bei einem Verkehrsdienst nach B in das Land gebracht, in dem sie wieder aufgenommen werden. Das Fahrtenblatt der vorhergehenden besetzten Hinfahrt und Leerrückfahrt ist beigelegt.			
C			C3	eingeladen, sich nach zu begeben. Der Einladende trägt die Beförderungskosten; die Fahrgäste sind ein zusammengehöriger Personenkreis, der nicht nur zum Zwecke dieser Fahrt gebildet worden ist. Das Einladungsschreiben oder eine Fotokopie davon ist beigelegt.		
D	Sonstiger Gelegenheitsverkehr (Merkmale): <hr/>		<input type="checkbox"/> – die erforderliche Genehmigung ist beigelegt <input type="checkbox"/> – Genehmigung nicht erforderlich, weil			

5	Programm der Fahrt		Tagesstreckenangaben			
	Daten	von	bis	Km	Km	
insgesamt				+	=	

24

751 der Beilagen
(Fahrtenblatt – Rückseite)

			
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	Etwaige Sichtvermerke		

SCHLUSSAKTE

Die Vertreter
 DES RATES DER EUROPÄISCHEN
 GEMEINSCHAFTEN,
 DES BUNDESPRÄSIDENTEN DER REPUB-
 LIK ÖSTERREICH,
 DER REGIERUNG VON SPANIEN,
 DES PRÄSIDENTEN DER REPUBLIK
 FINNLAND,
 DER REGIERUNG DES KÖNIGREICHES
 NORWEGEN,
 DER REGIERUNG DER PORTUGIESI-
 SCHEN REPUBLIK,
 DER REGIERUNG VON SCHWEDEN,
 DES SCHWEIZERISCHEN BUNDESRATES,
 DES PRÄSIDENTEN DER REPUBLIK TÜR-
 KEI,

versammelt in Dublin am 26. Mai 1985

zur Unterzeichnung des Übereinkommens über
 die Personenbeförderung im grenzüberschreiten-
 den Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen
 (ASOR),

haben bei der Unterzeichnung dieses Überein-
 kommens folgende Erklärungen zustimmend zur
 Kenntnis genommen:

1. Erklärung der Vertragsparteien über die
 Anwendung des Übereinkommens;
2. Erklärung der Europäischen Wirtschaftsge-
 meinschaft zu Artikel 5 des Übereinkommens;
3. Erklärung der Vertragsparteien zum Evolutiv-
 charakter des Übereinkommens.

GESCHEHEN zu Dublin am 26. Mai 1985

FÜR DEN RAT DER EUROPÄISCHEN
 GEMEINSCHAFTEN:

Herman De Croo,

M. G. Contogeorgis;

FÜR DEN BUNDESPRÄSIDENTEN DER
 REPUBLIK ÖSTERREICH:

Karl Lausecker;

FÜR DIE REGIERUNG VON SPANIEN:

Emilion Pan de Soraluze;

FÜR DEN PRÄSIDENTEN DER REPUBLIK
 FINNLAND:

Jarmo Wahlström;

FÜR DIE REGIERUNG DES KÖNIGREI-
 CHES NORWEGEN:

Erik Ribu;

FÜR DIE REGIERUNG DER PORTUGIESI-
 SCHEN REPUBLIK:

José Carlos Viana Baptista;

FÜR DIE REGIERUNG VON SCHWEDEN:

Nils Erik Bramsvik;

FÜR DEN SCHWEIZERISCHEN BUNDES-
 RAT:

Léon Schlumpf;

FÜR DEN PRÄSIDENTEN DER REPUBLIK
 TÜRKEI:

Mustafa A. Aysan.

**ERKLÄRUNG DER VERTRAGSPARTEIEN
 ÜBER DIE ANWENDUNG DES ÜBEREIN-
 KOMMENS**

Die Vertragsparteien erklären sich damit einver-
 standen, daß die in Artikel 5 Absatz 2 des Überein-
 kommens vorgesehenen Liberalisierungsmaßnah-
 men nur zwischen jenen Vertragsparteien ange-
 wendet werden können, die die Bestimmungen des
 Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des
 im internationalen Straßenverkehr beschäftigten
 Fahrpersonals (AETR) vom 1. Juli 1970 oder
 gleichwertige Bedingungen wie die im AETR vor-
 gesehenen auf den durch das vorliegende Überein-
 kommen geregelten Gelegenheitsverkehr anwen-
 den.

Jede Vertragspartei, die aus den oben erwähnten
 Gründen Maßnahmen zur Nichtanwendung oder
 Aussetzung der in Artikel 5 Absatz 2 des Überein-
 kommens vorgesehenen Liberalisierungsbestim-
 mungen erwägt, erklärt sich bereit, vor dem etwai-
 gen Erlaß solcher Maßnahmen die betroffene Ver-
 tragspartei zu konsultieren.

**ERKLÄRUNG DER EUROPÄISCHEN WIRT-
 SCHAFTSGEMEINSCHAFT ZU ARTIKEL 5
 DES ÜBEREINKOMMENS**

Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft erklärt
 zu Artikel 5 des Übereinkommens, daß die vorgese-
 henen Liberalisierungsmaßnahmen für Leereinfahr-
 ten eines Fahrzeugs in das Gebiet einer anderen
 Vertragspartei, um dort eine Gruppe von Fahrgä-
 sten aufzunehmen und die besetzte Rückfahrt in
 das Gebiet der Vertragspartei durchzuführen, in
 der das Fahrzeug zugelassen ist, bei Rückfahrten in
 das Gebiet der Europäischen Wirtschaftsgemein-
 schaft nur für Rückfahrten in den Mitgliedstaat
 dieser Gemeinschaft gelten, in dem das verwendete
 Fahrzeug zugelassen ist.

**ERKLÄRUNG DER VERTRAGSPARTEIEN
ZUM EVOLUTIVCHARAKTER DES ÜBER-
EINKOMMENS**

Die Vertragsparteien erklären, daß sich die Liberalisierungsmaßnahmen nach Artikel 5 des Übereinkommens in die angestrebte Entwicklung der grenzüberschreitenden Personenbeförderung eingliedern und in dieser Hinsicht für den Gelegenheitsverkehr einen bedeutsamen Schritt zur Erleichterung dieser Verkehrsdienste darstellen. Im Rah-

men dieses Übereinkommens sowie in jenem der bilateralen Abkommen werden sie sich unter Berücksichtigung der bei der Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen erreichten Fortschritte bemühen, auf der Grundlage der gewonnenen Erfahrungen das Ausmaß dieser Liberalisierung zu erweitern. Des weiteren erklären die Vertragsparteien, daß sie dafür sorgen werden, das Verfahren zur Erteilung der Genehmigungen, die für die in Artikel 5 Absatz 3 des Übereinkommens genannten Verkehrsdienste erforderlich sind, zu vereinfachen.

VORBLATT

betreffend Abschluß des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen [ASOR *]).

Zielsetzung:

Der grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen war bisher durch Verordnungen der Europäischen Gemeinschaften, eine Resolution der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) und bilaterale Abkommen zwischen den interessierten Staaten geregelt. Dieses Übereinkommen, das anlässlich der 55. Tagung des Ministerrates der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister in der Zeit vom 22. bis 27. Mai 1982 in Dublin unterzeichnet wurde, zielt im wesentlichen darauf ab, Liberalisierungsmaßnahmen zur Erleichterung des Gelegenheitsverkehrs in Westeuropa zu treffen und durch Einführung eines einheitlichen Kontrolldokumentes eine bessere Überprüfung der Ein- und Ausfahrten zu ermöglichen.

Lösung:

Die bisher im westeuropäischen Personen-Gelegenheitsverkehr auf der Straße bereits liberalisierten Rundfahrten mit geschlossenen Türen und Absetzfahrten sollen, da Leereinfahrten zur Abholung von Fahrgästen grundsätzlich einer Bewilligung bedürfen, nunmehr durch drei genau umschriebene Fälle von Abholfahrten weiter liberalisiert werden. Wenngleich dieser Liberalisierungsumfang die Erwartungen der Verkehrswirtschaft nicht voll erfüllt, ergeben sich doch für die heimischen Verkehrsunternehmer bereits in diesem Umfang gegenüber der derzeitigen Situation bessere Möglichkeiten einer Marktbeteiligung. Das Übereinkommen ist grundsätzlich multilateral konzipiert und regelt nicht nur die Beziehungen der einzelnen Drittstaaten zur Europäischen Gemeinschaft, sondern auch die Beziehungen der Drittstaaten untereinander.

Alternativen:

Keine.

Kosten:

Durch die Neuregelung erwachsen der Republik Österreich keine nennenswerten Kosten.

*) Accord relatif aux services occasionnels internationaux de voyageurs par route effectués par autocars ou par autobus.

Erläuterungen

Allgemeiner Teil

Das im nachfolgenden erläuterte Übereinkommen hat gesetzändernden bzw. gesetzergänzenden Charakter und bedarf daher der Genehmigung durch den Nationalrat gemäß Art. 50 Abs. 1 B-VG. Es hat keinen politischen Charakter. Seine Bestimmungen können im innerstaatlichen Bereich nicht unmittelbar angewendet werden, weshalb eine Beschlußfassung des Nationalrats gemäß Art. 50 Abs. 2 B-VG erforderlich ist. Das Übereinkommen enthält keine verfassungsändernden Bestimmungen.

Über Initiative der Europäischen Gemeinschaften handelten die EG-Kommission und die der CEMT angehörenden Drittstaaten Österreich, Finnland, Griechenland, Jugoslawien, Norwegen, Portugal, Schweden, Schweiz, Spanien und Türkei in den Jahren 1976 bis 1980 ein multilaterales Übereinkommen aus, dessen Hauptzweck darin besteht, die komplexe rechtliche Lage im Bereich des grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs durch Schaffung eines einzigen Vertragswerkes zu vereinfachen, über den bisherigen Rahmen hinausgehende Liberalisierungsmaßnahmen zur Erleichterung des Gelegenheitsverkehrs zu treffen und durch Einführung eines einheitlichen Kontrolldokumentes eine bessere Überprüfung der Ein- und Ausfahrten zu ermöglichen.

Dieses „Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen“, das die Kurzbezeichnung „ASOR“ trägt, wurde am 26. Mai 1982 von Österreich, den Europäischen Gemeinschaften, Finnland, Norwegen, Portugal, Schweden, der Schweiz, Spanien und der Türkei unterzeichnet und ist am 1. Dezember 1983 im Verhältnis zwischen den Europäischen Gemeinschaften, Finnland, Norwegen, Schweden und der Türkei in Kraft getreten. Seit 1. April 1984 gilt es auch im Verhältnis zwischen den vorgenannten Vertragsparteien und Spanien.

Anlässlich der Hinterlegung der Ratifikationsurkunden Spaniens und der Türkei wurden Erklärungen rechtserheblich, die von diesen beiden Staaten anlässlich der Unterzeichnung des Übereinkommens deponiert worden waren und mit denen sie für ihren eigenen Bereich die Anwendung von

Art. 5 Abs. 2 lit. b des Übereinkommens (Zulässigkeit der genehmigungsfreien Wiederabholung von Gruppen, die vorher von demselben Unternehmer an einen bestimmten Ort befördert wurden) ausschließen. Auch Portugal hat anlässlich der Unterzeichnung eine solche Erklärung deponiert, die jedoch mangels Ratifizierung noch nicht rechtserheblich ist.

Das Vertragswerk umfaßt den eigentlichen Übereinkommenstext samt Anlage (Muster des Kontrolldokumentes), die gemäß Art. 7 einen integrierenden Bestandteil desselben bildet und die Schlußakte, mit der die Vertragsparteien folgende Erklärungen zustimmend zur Kenntnis nehmen:

- Erklärung der Vertragsparteien über die Anwendung des Übereinkommens (nur auf Staaten, die das Europäische Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals oder gleichwertige Bestimmungen anwenden);
- Erklärung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zu Art. 5 des Übereinkommens;
- Erklärung der Vertragsparteien zum Evolutivcharakter des Übereinkommens.

Vor Inkrafttreten des Übereinkommens waren in seinem Geltungsbereich hinsichtlich des Personen-Gelegenheitsverkehrs auf der Straße Rundfahrten mit geschlossenen Türen und Absetzfahrten liberalisiert, während Leereinfahrten zur Abholung von Fahrgästen der Bewilligung bedurften. Durch das ASOR wurden nunmehr eng umschriebene Fälle von Abholfahrten liberalisiert, was einen weiteren Schritt in Richtung einer Öffnung der Verkehrsmärkte bedeutet. Obwohl der vereinbarte Liberalisierungsumfang die Erwartungen der österreichischen Verkehrswirtschaft nicht voll erfüllt, bieten sich doch für die heimischen Verkehrsunternehmer gegenüber der derzeitigen Situation bessere Möglichkeiten der Marktbeteiligung.

In einer dem Übereinkommen beigeschlossenen Erklärung über dessen evolutiven Charakter stellen die Vertragsparteien fest, daß in Zukunft unter Bedachtnahme auf gewonnene Erfahrungen weitere Liberalisierungsmaßnahmen folgen sollen.

Im übrigen ist der Vertragstext so flexibel formuliert, daß liberale Vereinbarungen etwa auf bilateraler Basis bestehen bleiben bzw. in Zukunft auch neu abgeschlossen werden können. Schließlich wurden die Liberalisierungsmaßnahmen so gestaltet, daß dem Prinzip der Reziprozität und Nichtdiskriminierung Rechnung getragen wird und die Chancengleichheit bei den vom Übereinkommen erfaßten Verkehrsdiensten auch für die Unternehmer der Drittstaaten sichergestellt ist.

Ein weiteres wesentliches Element des Vertragswerkes stellt die Schaffung eines einheitlichen Kontrolldokuments dar. In Verbindung mit der gleichfalls vorgesehenen Verbesserung der Kontrollmaßnahmen in Form eines Informationsaustausches über Verstöße gegen das Übereinkommen ist mit einer vereinfachten Kontrolle des grenzüberschreitenden Personengelegenheitsverkehrs zu rechnen.

Besonderer Teil

Zur Präambel

Diese enthält im wesentlichen die Motive der vertragschließenden Parteien.

Artikel 1

legt den Anwendungsbereich des Übereinkommens fest und grenzt insbesondere die Geltung dieses Übereinkommens gegenüber der die gleiche Materie regelnden EG-internen Verordnung Nr. 117/66 ab. Die in diesem Artikel enthaltene Begriffsbestimmung des **grenzüberschreitenden** Gelegenheitsverkehrs bedeutet insbesondere, daß Verkehrsdienste, die ausschließlich zwischen den einzelnen Mitgliedstaaten der EG erfolgen, **nicht** unter die Bestimmungen des gegenständlichen Übereinkommens fallen.

Fahrten „von und nach dem Gebiet derselben Vertragspartei“ (dh. im wesentlichen sogenannte Rundfahrten mit geschlossenen Türen) fallen dann unter das Abkommen, wenn hiebei das Gebiet einer anderen Vertragspartei und allenfalls auch eines Drittstaates berührt werden.

Leerfahrten im Zusammenhang mit von dem Abkommen erfaßten Verkehrsdiensten fallen gleichfalls unter den Anwendungsbereich des Übereinkommens.

Fahrten mit Bestimmungs- bzw. Ausgangsort im Gebiet eines Drittstaates (zB Bundesrepublik — Österreich — Ungarn) fallen nicht unter die Liberalisierungsbestimmungen des vorliegenden Vertrages. Der insbesondere von Jugoslawien angestrebte Einschluß solcher Fahrten hätte Österreich die Möglichkeit genommen, den Umfang derartiger Fahrten selbst beeinflussen zu können; der Verpflichtung, das eigene Straßennetz für solche Fahrten zur Verfügung zu stellen, wäre wegen der geo-

graphischen Lage Österreichs kein entsprechender Ausgleich gegenübergestanden.

Ziffer 3 dieses Artikels enthält eine Definition des Begriffes „Gebiet einer Vertragspartei“ in bezug auf die EWG. Es handelt sich hierbei um eine auch in anderen Verträgen verwendete Standardklausel, die insbesondere berücksichtigt, daß einerseits der Vertrag über die Errichtung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft nicht auf alle Gebiete der EWG-Mitgliedstaaten Anwendung findet (Beispiel französische Überseegebiete DOM), andererseits bestimmte EWG-Regelungen nicht nur in EWG-Gebieten anwendbar sind.

Damit wird auch die Berlin-Frage im Sinne der EG-Vorstellungen geregelt.

Artikel 2

enthält — in Anlehnung an die diese Beförderungen innerhalb der Gemeinschaft regelnde EWG-Verordnung Nr. 177/66 — eine Negativdefinition des **Gelegenheitsverkehrs** gegenüber dem Linienverkehr und dem Pendelverkehr. Zusätzlich sind auch einzelne positive Merkmale in Form einer Unterteilung des Gelegenheitsverkehrs in sogenannte Rundfahrten mit geschlossenen Türen, Absetzfahrten und sonstige Fahrten festgelegt worden.

Ziffer 2 legt im Interesse einer klaren Abgrenzung gegenüber dem Linienverkehr insbesondere fest, daß Fahrgäste im Rahmen von Gelegenheitsverkehren unterwegs grundsätzlich weder aufgenommen noch abgesetzt werden dürfen; Ausnahmen können jedoch bewilligt werden.

Im Gegensatz zu Artikel 4 ist hier der Begriff „Ausgangsort“ enger gefaßt und erstreckt sich nicht auf die Umgebung.

Da die verwendete Begriffsbestimmung mit der österreichischen Rechtslage auf Grund des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes nicht voll übereinstimmt, wird hier lediglich ein „Gelegenheitsverkehr im Sinne dieses Übereinkommens“ definiert.

Artikel 3

Bei der hier enthaltenen Definition des **Linienverkehrs** wurde österreichischerseits insbesondere Wert auf eine klare Abgrenzung gegenüber dem Gelegenheitsverkehr gelegt. Diese Abgrenzung erscheint durch die in der Definition enthaltenen Kriterien in ausreichendem Maße sichergestellt. Eine Angleichung der hier verwendeten Definition an die Bestimmungen des österreichischen Kraftfahrlineiengesetzes war wegen der unterschiedlichen Rechtslage in den einzelnen Vertragsparteien und insbesondere wegen der bereits bestehenden EWG-internen Begriffsbestimmung allerdings nicht durchsetzbar, weshalb auch hier von Linienverkehr „im Sinne des Übereinkommens“ gesprochen wird.

Artikel 4

enthält eine eigene Definition des **Pendelverkehrs**, der damit eine Abgrenzung zum Gelegenheitsverkehr erfährt. Dem österreichischen Recht ist eine solche Unterscheidung fremd, weshalb auch hier der Einschränkung, wonach es sich um Pendelverkehr „im Sinne dieses Übereinkommens“ handelt, Bedeutung zukommt. Festzuhalten ist, daß die vorliegende Definition nicht restriktiv gehalten ist. Ziffer 4 ermöglicht die von Österreich für erforderlich gehaltenen Abweichungen von den in der eigentlichen Definition festgelegten Kriterien, wobei solche Abweichungen keiner formellen Genehmigung durch die zuständigen Behörden, sondern lediglich einer — allenfalls auch formlosen — Zustimmung dieser Behörden bedürfen. Damit erscheint eine gewisse Flexibilität gegeben, womit die Durchführung dieser Fahrten in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der wirtschaftlichen Praxis ermöglicht werden soll. Andererseits wird damit angestrebt, daß die zuständigen Behörden von solchen Abweichungen Kenntnis erhalten sollen, um Mißbräuche hintanzuhalten.

Artikel 5

enthält die Bestimmungen betreffend die vorgesehene Liberalisierung und stellt damit das Kernstück des Abkommens dar.

In Absatz 1 wird die bisher im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz auf Grund von Resolution Nr. 20 bereits verwirklichte Liberalisierung der Rundfahrten mit geschlossenen Türen und der Absetzfahrten bekräftigt. Neu und über den Status quo hinausgehend ist die Liberalisierung bestimmter Abholfahrten.

Absatz 2 legt die Voraussetzungen fest, unter denen solche Abholfahrten liberalisiert werden. Die hiebei in lit. a verwendete komplizierte Formel soll einerseits die Einbeziehung des lokalen Passagieraufkommens verhindern, das weiterhin der heimischen Verkehrswirtschaft vorbehalten bleibt. Andererseits wird klargestellt, welche Gruppen unter welchen Bedingungen genehmigungsfrei befördert werden dürfen. Die zusätzliche Bestimmung, wonach auch das Abholen von Fahrgastgruppen aus dem Gebiet der Vertragspartei, in der das Fahrzeug zugelassen ist, von der Liberalisierung ausgeschlossen ist, war aus Reziprozitätsgründen notwendig geworden. Ohne eine solche Einschränkung hätten EWG-Verkehrsunternehmer in den anderen Vertragsparteien größere Möglichkeiten vorgefunden, als die Unternehmer aus Drittstaaten im EWG-Bereich. Die Formel bedeutet in der Praxis, daß auf Grund dieses Abkommens beispielsweise mit einem deutschen Omnibus Gruppen etwa aus England, den Niederlanden oder Frankreich in Wien nur auf Grund einer Genehmigung abgeholt werden dürfen; der BRD-Unternehmer unterliegt

damit denselben Beschränkungen, die sich für einen österreichischen Autobus zB in München ergeben.

Der Text des Artikels impliziert einen Liberalisierungsumfang, der, wenn auch die Liberalisierung auf bestimmte klar umschriebene Fälle beschränkt ist, doch über das bisherige Niveau hinausgeht.

Für österreichische Unternehmen bedeutet der in Artikel 5 Abs. 2 lit. a gewählte Text, daß die Abholung von Gruppen aus einem EWG-Mitgliedstaat, die dort aus einem anderen EWG-Mitgliedstaat eingetroffen sind, nach wie vor einer Genehmigung bedarf (sofern Österreich mit dem betreffenden EG-Mitgliedstaat nicht ein bilaterales Straßenverkehrsabkommen unterhält, das heimischen Unternehmern derartige Abholfahrten in einem bestimmten Ausmaß, dh. im Rahmen von Kontingenten, ohne Genehmigung gestattet). Liberalisiert wird hingegen die Abholung von Gruppen auch aus dem EWG-Raum, die dort aus dem Gebiet einer anderen Vertragspartei oder einem Drittstaat eingetroffen sind.

Weiters wird festgelegt, welche Beförderungen nach einer Leereinfahrt genehmigungsfrei durchgeführt werden dürfen. Hier wurde eine Formel gewählt, die die Rückkehr in das Gebiet der Vertragspartei, in der das betreffende Fahrzeug zugelassen ist, ermöglicht, jedoch Drittländerverkehre von der Liberalisierung ausschließt.

Absatz 2 lit. b erlaubt die genehmigungsfreie Wiederabholung von Gruppen, die vorher von demselben Unternehmer an einen bestimmten Ort befördert wurden. Diese Liberalisierung dürfte für heimische Unternehmer vor allem bei der Beförderung von österreichischen Urlaubern zu den italienischen Badeorten zum Tragen kommen.

Um einseitige Vorteile für EWG-Verkehrsunternehmer bei der liberalisierten Rückkehr auszuschließen, die sich aus der Größe des Gemeinschaftsgebietes ergeben würden, hat sich die EWG zu einer einschränkenden Erklärung bereitgefunden. In dieser Erklärung wird festgehalten, daß die liberalisierte Rückfahrt nur in den Staat der Zulassung des Fahrzeuges möglich ist.

Artikel 6

Das auf Grund des Übereinkommens zu schaffende **Kontrolldokument** wird von der EWG auch für innergemeinschaftliche Beförderungen herangezogen werden. Damit konnte gegenüber den derzeit unterschiedlichen Vorschriften über Kontrolldokumente eine Vereinheitlichung der Formalitäten in Westeuropa erreicht werden, und zwar ungeachtet der Tatsache, daß der innergemeinschaftlich verwirklichte Liberalisierungsgrad größer ist als jener des vorliegenden Übereinkommens.

Artikel 9

verpflichtet den Verkehrsunternehmer, die Namen der beförderten Fahrgäste im Kontrolldokument anzugeben. Ein Ersatz der Namensliste durch bloße Anführung der Zahl der Passagiere ist im Übereinkommen selbst nicht vorgesehen.

Artikel 10

erlaubt es jedoch, einen Verzicht auf die oben erwähnte Namensliste zu vereinbaren.

Artikel 13

Die hier im gegenständlichen Übereinkommen vorgesehenen Maßnahmen bedürfen zur innerstaatlichen Durchführung einer entsprechenden Regelung auf Gesetzesstufe. Das diesbezüglich eigens auszuarbeitende Durchführungsgesetz wird unverzüglich dem Nationalrat zur Genehmigung vorzulegen sein.

Seitens der EG wurde präzisiert, daß es sich bei den zuständigen Behörden im EWG-Bereich um die Behörden der einzelnen Mitgliedstaaten handeln wird.

Artikel 14

Die Einhaltung der Bestimmungen des gegenständlichen Übereinkommens wird durch die von den Vertragsparteien übernommene Verpflichtung, sich gegenseitig über Zuwiderhandlungen der Verkehrsunternehmer zu informieren, erleichtert. Es ist zu erwarten, daß die Kontrolle des grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs damit verbessert bzw. Mißbräuche erschwert werden.

Artikel 15

stellt sicher, daß bestehende bilaterale Vereinbarungen, sofern sie einen über das gegenständliche Übereinkommen hinausgehenden Liberalisierungsgrad vorsehen, weiterhin ihre Gültigkeit behalten. Darunter fallen auch die bisher mit den einzelnen Mitgliedstaaten der EWG abgeschlossenen Vereinbarungen.

Darüber hinaus können zwei oder mehrere Vertragsparteien auch in Zukunft liberalere Vereinbarungen treffen. Diese flexible Bestimmung bewirkt, daß eine auf Grund ähnlicher Wettbewerbsbedingungen zwischen einzelnen Vertragsparteien allenfalls bestehende Bereitschaft zu weiteren Liberalisierungsschritten durch das vorliegende Übereinkommen nicht beeinträchtigt wird.

Das gemeinsame Ziel — die umfassende Liberalisierung des grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrs — soll damit leichter erreicht werden.

Artikel 16

In diesem Artikel werden der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) bestimmte

verwaltungsmäßige Aufgaben im Zusammenhang mit dem vorliegenden Übereinkommen übertragen.

Weiters wird jeder Vertragspartei die Möglichkeit geboten, die Einberufung einer Sitzung zu beantragen, um Lösungen für allfällige Probleme zu finden, die im Zusammenhang mit dem Funktionieren des vorliegenden Vertrages entstanden sind.

Artikel 17

räumt die Möglichkeit eines Vorbehalts zu den Liberalisierungsbestimmungen des Artikels 5 Abs. 2 lit. b ein. Für den Fall, daß ein solcher Vorbehalt von einer Vertragspartei eingelegt wird, würde bei den von Artikel 5 Abs. 2 lit. b erfaßten Fahrten im Verhältnis dieser Vertragspartei zu sämtlichen anderen Vertragsparteien der Status quo erhalten bleiben, dh. daß für derartige Beförderungen weiterhin Bewilligungen erforderlich wären.

Artikel 18

regelt das Inkrafttreten und sieht hierfür insbesondere das Erfordernis der Ratifikation durch mindestens fünf Vertragsparteien einschließlich der EWG vor.

Artikel 19

sieht die Möglichkeit der Einberufung einer Revisionskonferenz frühestens nach Ablauf von drei Jahren nach Inkrafttreten vor und regelt das Verfahren hierfür.

Artikel 20

legt fest, daß das vorliegende Übereinkommen für eine Mindestdauer von fünf Jahren abgeschlossen wird; weiters sind hier die Kündigungs- bzw. Verlängerungsmodalitäten geregelt.

Artikel 21

bestimmt, daß lediglich die französische Fassung des Übereinkommens verbindlich ist (eine authentische deutsche Fassung war nicht durchsetzbar, weil in einem solchen Fall auch die übrigen Vertragsparteien den Abschluß des Übereinkommens in ihren jeweiligen Landessprachen verlangt hätten).

Erklärung der Vertragsparteien betreffend die Anwendung des Übereinkommens:

Diese Erklärung soll bewirken, daß die Liberalisierungsbestimmungen nur auf Basis harmonisierter sozialer Vorschriften Platz greifen.

Erklärung der EWG zu Artikel 5:

Diese Erklärung bewirkt, daß die Gemeinschaftsunternehmer auf Grund der Bestimmungen von Artikel 5 im Hinblick auf die große Ausdehnung des EWG-Gebietes im Vergleich zum Gebiet der übrigen Vertragsparteien nicht in den Genuß ein-

seitiger Vorteile gelangen, indem sie sicherstellt, daß ein Verkehrsunternehmer mit Sitz im EWG-Bereich im Rahmen einer liberalisierten Abholfahrt die Gruppe von Reisenden nur in das Gebiet jenes EWG-Mitgliedstaates befördern darf, in der das Fahrzeug (Omnibus) zugelassen ist.

Erklärung der Vertragsparteien betreffend den evolutiven Charakter des Übereinkommens:

Im Hinblick darauf, daß das Übereinkommen die zusätzliche Liberalisierung im Vergleich zum Status quo auf bestimmte Einzelfälle beschränkt, erklären die Vertragsparteien ihren Willen, in Zukunft die Liberalisierung sowohl im multilateralen als auch im bilateralen Rahmen weiter voranzutreiben. Voraussetzung hierfür wird allerdings ein

entsprechender Fortschritt bei der Herstellung harmonisierter Wettbewerbsbedingungen sein.

Für die weiterhin genehmigungspflichtigen Fahrten soll das Verfahren zur Erteilung dieser Bewilligungen vereinfacht werden.

Schlußakte:

Die drei vorerwähnten Erklärungen wurden von den Vertragsparteien zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Übereinkommens zustimmend zur Kenntnis genommen und sind von den inzwischen erfolgten Ratifikationen erfaßt. Dies bedeutet, daß sie integrierende Bestandteile des Übereinkommens bilden und somit nicht einseitig abgeändert werden können.