



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 16.5.2018
COM(2018) 291 final

2018/0144 (NLE)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in dem im Rahmen des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen) eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss zu dem Entwurf des Beschlusses Nr. x/xxxx dieses Ausschusses zu vertretenden Standpunkt

(Text von Bedeutung für den EWR)

BEGRÜNDUNG

1. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Gegenstand dieses Vorschlags ist der Beschluss des Rates zur Festlegung des Standpunkts, der im Namen der Europäischen Union in dem im Rahmen des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen) eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss zu dem Entwurf des Beschlusses Nr. x/xxxx⁽¹⁾ dieses Ausschusses zu vertreten ist

2. KONTEXT DES VORSCHLAGS

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

Das Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen)⁽²⁾ (im Folgenden das „Übereinkommen“) hat zum Ziel, den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen zwischen den Vertragsparteien zu erleichtern. Das Abkommen trat am 1. Januar 2003 in Kraft. Es wurde später durch den Beschluss Nr. 1/2011 des Gemeinsamen Ausschusses⁽³⁾ geändert.

Die Europäische Union ist Vertragspartei des Übereinkommens⁽⁴⁾.

Der Rat hat den Beschluss (EU) 2016/1146 vom 27. Juni 2016⁽⁵⁾ verabschiedet, in dem der Standpunkt festgelegt wird, der im Namen der Europäischen Union in dem im Rahmen des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen) eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss zu dem Entwurf des Beschlusses Nr. x/xxxx (ex-1/2016) dieses Ausschusses zu vertreten ist

2.2. Der im Rahmen des Interbus-Übereinkommens eingesetzte Gemeinsame Ausschuss

Gemäß Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe b des Interbus-Übereinkommens soll der Gemeinsame Ausschuss die in den Anhängen zu diesem Übereinkommen wiedergegebenen Kontrolldokumente und sonstigen Dokumentenmuster ändern oder anpassen. Um zukünftige innerhalb der Union beschlossene Maßnahmen zu berücksichtigen, soll der Gemeinsame Ausschuss nach Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe c des Interbus-Übereinkommens den Anhang 1 über die Anforderungen an Personenverkehrsunternehmen sowie Anhang 2 über die auf Omnibusse anzuwendenden technischen Normen ändern oder anpassen. Nach Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe e des Interbus-Übereinkommens soll der Gemeinsame Ausschuss auch die Anforderungen an die Sozialbestimmungen ändern oder anpassen.

¹ Nummer und Jahr des anstehenden Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses werden in der Form „x/xxxx“ angegeben. Die frühere Bezeichnung lautete „1/2016“.

² ABl. L 321 vom 26.11.2002, S. 11.

³ ABl. L 8 vom 12.1.2012, S. 38.

⁴ Die Vertragsparteien des Interbus-Übereinkommens sind die Europäische Union, die Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, die Republik Moldau, Montenegro, die Republik Türkei und die Ukraine.

⁵ ABl. L 189 vom 14.7.2016, S. 48.

Der Gemeinsame Ausschuss fasst Beschlüsse nur, wenn zwei Drittel der Vertragsparteien, darunter die Europäische Union, in den Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses vertreten sind. Für die vom Gemeinsamen Ausschuss zu fassenden Beschlüsse ist die Einstimmigkeit der vertretenen Vertragsparteien erforderlich. Die Europäische Union ist Vertragspartei des Übereinkommens. Die Mitgliedstaaten unterstützen die Kommission in dem Ausschuss.

2.3. Der vorgesehene Rechtsakt des im Rahmen des Interbus-Übereinkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses

Der Gemeinsame Ausschuss soll auf seiner nächsten Sitzung 2018 den Beschluss Nr. x/xxxx annehmen.

Mit dem vorgesehenen Rechtsakt soll das Übereinkommen an die technischen und legislativen Fortschritte seit Ende 2009 angepasst werden.

Der vorgesehene Rechtsakt wird für die Vertragsparteien nach Artikel 23 des Übereinkommens, in dem die Bildung des Gemeinsamen Ausschusses und dessen Abstimmungsregeln festgelegt sind, verbindlich.

3. IM NAMEN DER UNION ZU VERTRETENDER STANDPUNKT

Während der Verhandlungen mit den Vertragsparteien wurde deutlich, dass bestimmte Änderungen am Standpunkt des Rates erforderlich waren. Diese Änderungen werden nachstehend in Abschnitt 5 erläutert.

Mit dem vorliegenden neuen Vorschlag der Kommission für einen Beschluss des Rates soll der neue Standpunkt der Union in Bezug auf den Entwurf des Beschlusses Nr. x/xxxx des nach Artikel 23 des Interbus-Übereinkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses festgelegt werden. Der vorangegangene Beschluss (EU) 2016/1146 des Rates sollte aufgehoben werden.

Die vorgeschlagenen Änderungen stehen mit der bisherigen Politik im Einklang, da sie in erster Linie den Text präzisieren und in einem Fall eine kurze Übergangsfrist für die nicht der EU angehörenden Vertragsparteien vorsehen. Die für die Anwendung der Fahrgastrechte im Personenkraftverkehr (Verordnung (EU) Nr. 181/2014⁶) gewährte Übergangsfrist von drei Jahren ist relativ kurz, sodass Wettbewerbsverzerrungen, so überhaupt welche entstehen sollten, sich in Grenzen halten dürften.

Der im Anhang enthaltende Vorschlag des Beschlusses Nr. x/xxxx des Gemeinsamen Ausschusses steht mit der Nachbarschaftspolitik und den Außenbeziehungen der EU im Einklang.

Der Beschlussentwurf steht auch mit anderen Abkommen, beispielsweise dem Abkommen über die Zollunion, den Beitrittsabkommen sowie den Assoziierungsabkommen im Einklang.

Der Standpunkt der Union als Vertragspartei des Übereinkommens kann nur von der Union selbst geändert werden, die somit in dieser Angelegenheit die ausschließliche Zuständigkeit hat.

⁶ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1).

4. RECHTSGRUNDLAGE

4.1. Verfahrensrechtliche Grundlage

4.1.1. Grundsätze

Nach Artikel 218 Absatz 9 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) sollen die „Standpunkte, die im Namen der Union in einem durch eine Übereinkunft eingesetzten Gremium zu vertreten sind, sofern dieses Gremium rechtswirksame Akte, mit Ausnahme von Rechtsakten zur Ergänzung oder Änderung des institutionellen Rahmens der betreffenden Übereinkunft, zu erlassen hat“, mit Beschlüssen festgelegt werden.

Der Begriff „rechtswirksame Akte“ erfasst auch Akte, die kraft völkerrechtlicher Regelungen, denen das jeweilige Gremium unterliegt, Rechtswirkung entfalten. Daneben fallen Instrumente darunter, die völkerrechtlich nicht bindend, aber geeignet sind, „den Inhalt der vom Unionsgesetzgeber (...) erlassenen Regelung maßgeblich zu beeinflussen“⁷.

4.1.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Der Gemeinsame Ausschuss ist ein durch eine Übereinkunft (nämlich das Interbus-Übereinkommen) eingesetztes Gremium.

Bei dem vom Gemeinsamen Ausschuss zu erlassenden Akt handelt es sich um einen Akt mit Rechtswirkung. Der vorgesehene Rechtsakt entfaltet Rechtswirkung, da er dem Gemeinsamen Ausschuss die Befugnis gibt, das Übereinkommen an die legislativen und technischen Fortschritte anzupassen. Mit dem vorgesehenen Rechtsakt wird der institutionelle Rahmen des Übereinkommens weder ergänzt noch geändert.

Somit ist Artikel 218 Absatz 9 AEUV in Verbindung mit Artikel 91 AEUV die verfahrensrechtliche Grundlage für den vorgeschlagenen Beschluss. Die Rechtsgrundlage bleibt gegenüber dem ursprünglichen Beschluss (EU) 2016/1146 des Rates unverändert.

4.2. Materielle Rechtsgrundlage

4.2.1. Grundsätze

Welche die materielle Rechtsgrundlage für einen Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV ist, hängt in erster Linie vom Ziel und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts ab, zu dem ein im Namen der Union zu vertretender Standpunkt festgelegt wird. Dem vorgesehenen Rechtsakt liegt nur ein Zweck zugrunde, sodass der Beschluss nach Artikel 218 Absatz 9 AEUV auf eine einzige materielle Rechtsgrundlage gestützt werden muss.

4.2.2. Anwendung auf den vorliegenden Fall

Hauptzweck und Inhalt des vorgesehenen Rechtsakts betreffen den Bereich der Verkehrspolitik.

Die materielle Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss ist daher Artikel 91 AEUV.

4.3. Schlussfolgerung

Die Rechtsgrundlage für den vorgeschlagenen Beschluss sollte Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9 AEUV sein.

Die Rechtsgrundlage bleibt gegenüber dem ursprünglichen Beschluss (EU) 2016/1146 des Rates unverändert.

⁷ Urteil des Gerichtshofs vom 7. Oktober 2014, Deutschland/Rat, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, Rn. 61-64.

5. AUSFÜHRLICHE AUFSTELLUNG DER ÄNDERUNGEN GEGENÜBER DEM ENTWURF DES BESCHLUSSES DES GEMEINSAMEN AUSSCHUSSES IM ANHANG ZU DEM BESCHLUSS (EU) 2016/1146

- (1) Es wird vorgeschlagen, in den Verweisen vor den Erwägungsgründen den Beschluss Nr. 1/2011 des Gemeinsamen Ausschusses zu nennen, mit dem das Interbus-Übereinkommen geändert wurde. Dies hat keine Auswirkungen auf den Inhalt.
- (2) In Artikel 1 des Entwurfs des Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses wird ein zusätzlicher Verweis auf ein weiteres, dem Protokoll beizufügendes Muster einer Erklärung bezüglich der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr aufgenommen. Diese Erklärung ist von Interbus-Vertragsparteien abzugeben und betrifft Artikel 7 der genannten Verordnung, in dem die Höhe der Entschädigung in den in dem Artikel behandelten Fällen geregelt wird.
- (3) Zu demselben Zweck wird in der Überschrift und im Inhalt des Anhangs zu dem Entwurf des Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses auf dasselbe „Muster einer Erklärung“ Bezug genommen.
- (4) In Nummer 1 Buchstabe b sowie im letzten Unterabsatz von Nummer 3 Buchstabe a Ziffer iii des Anhangs zu dem Entwurf des Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses wird die Bezugnahme auf den intelligenten Fahrtenschreiber im Rahmen des AETR ⁽⁸⁾ geringfügig angepasst. Die Beziehung zwischen der Verordnung (EG) Nr. 165/2014 und dem AETR-Übereinkommen bleibt davon unberührt. Ein Verweis auf Artikel 13 des AETR-Übereinkommens wird hinzugefügt, in dem die Übergangsfrist für die Einführung des digitalen Fahrtenschreibers aufgrund des AETR-Übereinkommens festgelegt ist.
- (5) Im letzten Absatz von Nummer 2 des Anhangs zu dem Entwurf des Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses werden die Worte „*soweit sie den Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen betrifft*“ gestrichen. Sie sind überflüssig, da die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 sowohl für den Gelegenheitsverkehr als auch den Linienverkehr gilt und die Bestimmungen entsprechend differenziert werden.
- (6) In demselben Zusammenhang erscheint es angemessen, den nicht der EU angehörenden Vertragsparteien eine Übergangsfrist von drei Jahren zu gewähren, um das Niveau der in Artikel 7 der Verordnung geforderten Mindestentschädigungen zu erreichen. In einigen Fällen liegen die in der Verordnung vorgesehenen Mindestentschädigungen erheblich über denjenigen, die in einigen nicht zur Union gehörenden Vertragsparteien gelten, und es ist Zeit erforderlich, um zu den in der Verordnung festgelegten Beträgen zu gelangen.
- (7) Nummer 6 des Anhangs zu dem Entwurf des Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses behandelt das „Muster der Erklärung zu Artikel 4 und zu Anhang 1“. Derzeit ist dieses Muster dem Übereinkommen beigefügt, ohne als Anhang ausgewiesen zu sein. Aus Gründen der Klarheit wird vorgeschlagen, das Muster als Anhang 6 zu nummerieren.

⁸ Europäisches Übereinkommen über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR).

- (8) Nummer 6 Buchstabe a des Anhangs zu dem Entwurf des Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses bezieht sich auf Absatz 1 derselben Mustererklärung, so wie er im dem Beschluss (EU) 2016/1146 beigefügten Entwurf eines Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses formuliert ist und in dem auf die „drei“ Bedingungen nach Kapitel I der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ⁹⁾ Bezug genommen wird. Die vierte Bedingung über die finanzielle Leistungsfähigkeit wurde ursprünglich unter Punkt 2 der Mustererklärung behandelt. Da dieser Punkt nach dem beigefügten Beschlussentwurf vollständig gestrichen wird, wird der Verweis auf die drei Bedingungen unter dem derzeitigen Punkt 1 (der im neuen Text ein einziger Punkt sein wird) durch den Verweis auf „vier“ Bedingungen (tatsächliche und dauerhafte Niederlassung, Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit und fachliche Eignung) ersetzt.
- (9) Bezüglich Nummer 6 Buchstabe b des Anhangs zu dem Entwurf des Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses wird vorgeschlagen, anstatt lediglich Absatz 2 Unterabsatz 2 (wie im Beschluss (EU) 2016/1146 vorgesehen) den gesamten Absatz 2 zu streichen. Jener Absatz der Mustererklärung in Anhang 6 bezieht sich auf die für die finanzielle Leistungsfähigkeit geltende Übergangsfrist, die in Artikel 4 des Übereinkommens festgelegt ist und bis zum 1. Januar 2005 dauert. Da dieser Zeitpunkt verstrichen ist, ist Absatz 2 vollständig zu streichen. Aus diesem Grund wird vorgeschlagen, auf die Nummerierung der Mustererklärung ebenfalls zu verzichten.
- (10) Zur Begleitung der oben genannten Übergangsfrist von drei Jahren sollte dem Übereinkommen ein eigenständiges „Muster einer Erklärung der Interbus-Vertragsparteien zu Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011“ als Anhang 7 beigefügt werden.

6. VERÖFFENTLICHUNG DES GEPLANTEN RECHTSAKTS

Da der Rechtsakt des Gemeinsamen Ausschusses eine Änderung des Interbus-Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen bewirkt, sollte er nach seiner Annahme im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht werden.

⁹⁾ Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51).

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

über den im Namen der Europäischen Union in dem im Rahmen des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen) eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss zu dem Entwurf des Beschlusses Nr. x/xxxx dieses Ausschusses zu vertretenden Standpunkt

(Text von Bedeutung für den EWR)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 9,
auf Vorschlag der Europäischen Kommission¹,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Interbus-Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (im Folgenden das „Übereinkommen“) wurde von der Union mit dem Beschluss des Rates vom 3. Oktober 2002² geschlossen und trat am 1. Januar 2003 in Kraft.
- (2) Gemäß Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe b des Übereinkommens soll der Gemeinsame Ausschuss die in den Anhängen zu diesem Übereinkommen wiedergegebenen Kontrolldokumente und sonstigen Dokumentenmuster ändern oder anpassen. Um zukünftige innerhalb der Union beschlossene Maßnahmen zu berücksichtigen, soll der Gemeinsame Ausschuss nach Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe c des Übereinkommens den Anhang 1 über die Anforderungen an Personenverkehrsunternehmer sowie Anhang 2 über die auf Omnibusse anzuwendenden technischen Normen ändern oder anpassen. Nach Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe e des Übereinkommens soll der Gemeinsame Ausschuss auch die Anforderungen an die Sozialbestimmungen ändern oder anpassen.
- (3) Bei der mit dem Beschluss Nr. 1/2011 des Gemeinsamen Ausschusses³ vorgenommenen letzten Aktualisierung der dem Übereinkommen zugrunde liegenden

¹ COM(2018) 291.

² Beschluss des Rates vom 3. Oktober 2002 über den Abschluss des Interbus-Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (ABl. L 321 vom 26.11.2002, S. 11).

³ Beschluss Nr. 1/2011 des Gemeinsamen Ausschusses gemäß dem Interbus-Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen vom 11. November 2011 über die Annahme einer Geschäftsordnung und die Anpassung des Anhangs 1 des Übereinkommens über die Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer, des Anhangs 2 über

Rechtsvorschriften der Union wurden die bis Ende 2009 erlassenen Rechtsakte der Union berücksichtigt.

- (4) Der im Rahmen des Interbus-Übereinkommens eingesetzte Gemeinsame Ausschuss soll in seiner Sitzung 2018 einen Beschluss zur Anpassung des Übereinkommens an die legislativen und technischen Fortschritte annehmen.
- (5) Mit dem Beschluss (EU) 2016/1146 des Rates⁴ wurde unter Berücksichtigung der bis Ende 2015 erlassenen Rechtsakte der Union der Standpunkt der Europäischen Union zu dem Entwurf eines Beschlusses des im Rahmen des Interbus-Übereinkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses festgelegt.
- (6) Während der Verhandlungen mit den anderen Vertragsparteien⁵ des Übereinkommens wurde deutlich, dass einige Änderungen an dem vom Rat gebilligten Text vorgenommen werden müssen. Insbesondere ging es dabei um die Beziehung zwischen den Unionsvorschriften über den intelligenten Fahrtenschreiber und dem AETR sowie – angesichts der Situation einiger Vertragsparteien des Interbus-Übereinkommens – um eine Übergangsfrist hinsichtlich der Entschädigungsbeträge nach Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011⁶.
- (7) Da der Beschluss für die Union bindend sein wird, ist es angebracht, den Beschluss (EU) 2016/1146 des Rates aufzuheben und einen neuen Standpunkt festzulegen, der im Namen der Union im Gemeinsamen Ausschuss zu vertreten ist —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Standpunkt, der im Namen der Union in den Sitzungen des nach Artikel 23 des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss zu vertreten ist, beruht auf dem diesem Beschluss beigefügten Entwurf eines Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses.

Artikel 2

Der Beschluss (EU) 2016/1146 des Rates wird aufgehoben.

Artikel 3

die auf Omnibusse anzuwendenden technischen Normen sowie der in Artikel 8 genannten Anforderungen an die Sozialbestimmungen (ABl. L 8 vom 12.1.2012, S. 38).

⁴ Beschluss (EU) 2016/1146 des Rates vom 27. Juni 2016 über den Standpunkt, der im Namen der Europäischen Union in dem — mit dem Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen) eingesetzten — Gemeinsamen Ausschuss zu dem Entwurf des Beschlusses Nr. 1/2016 dieses Ausschusses zu vertreten ist (ABl. L 189 vom 14.7.2016, S. 48).

⁵ Die Vertragsparteien des Interbus-Übereinkommens sind die Europäische Union, die Republik Albanien, Bosnien und Herzegowina, die ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien, die Republik Moldau, Montenegro, die Republik Türkei und die Ukraine.

⁶ Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1).

Nach ihrer Annahme werden der Beschluss des Rates und der Entwurf eines Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 4

Dieser Beschluss ist an die Kommission gerichtet.

Geschehen zu Brüssel am [...]

*Im Namen des Rates
Der Präsident*

Brüssel, den 16.5.2018
COM(2018) 291 final

ANNEX

ANHANG

des

Vorschlags für einen Beschluss des Rates

über den im Namen der Europäischen Union in dem im Rahmen des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen) eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss zu dem Entwurf des Beschlusses Nr. x/xxxx dieses Ausschusses zu vertretenden Standpunkt

ANLAGE

BESCHLUSS NR. x/xxxx⁽¹⁾ DES IM RAHMEN DES ÜBEREINKOMMENS ÜBER DIE PERSONENBEFÖRDERUNG IM GRENZÜBERSCHREITENDEN GELEGENHEITSVERKEHR MIT OMNIBUSSEN (INTERBUS-ÜBEREINKOMMEN) EINGESETZTEN GEMEINSAMEN AUSSCHUSSES

vom [DATUM EINFÜGEN]

zur Anpassung des Artikels 8 des Übereinkommens, der Anhänge 1, 2, 3 und 5 des Übereinkommens und des „Musters der von den Vertragspartien des Interbus-Übereinkommens abzugebenden Erklärung zu Artikel 4 und zu Anhang 1“, zur Aufnahme des „Musters einer Erklärung der Interbus-Vertragsparteien zu Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011“ in einem neuen Anhang sowie zur Aufhebung der Empfehlung Nr. 1/2011

DER GEMEINSAME AUSSCHUSS —

gestützt auf das Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen)⁽²⁾ in der durch den Beschluss Nr. 1/2011 des Gemeinsamen Ausschusses⁽³⁾ aktualisierten Fassung, insbesondere auf Artikel 24 des Übereinkommens,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit Artikel 23 des Übereinkommens über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen (Interbus-Übereinkommen) (im Folgenden das „Übereinkommen“) wird ein Gemeinsamer Ausschuss eingerichtet, um die Durchführung des Übereinkommens zu erleichtern (im Folgenden der „Gemeinsame Ausschuss“).
- (2) Gemäß Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe b) des Übereinkommens soll der Gemeinsame Ausschuss die in den Anhängen zu diesem Übereinkommen wiedergegebenen Kontrolldokumente und sonstigen Dokumentenmuster ändern oder anpassen. Um zukünftige innerhalb der Union beschlossene Maßnahmen zu berücksichtigen, soll der Gemeinsame Ausschuss nach Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe c) des Übereinkommens die Anhänge über die auf Omnibusse anzuwendenden technischen Normen sowie den Anhang 1 über die Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer ändern oder anpassen. Nach Artikel 24 Absatz 2 Buchstabe e) des Übereinkommens soll der Gemeinsame Ausschuss auch die Anforderungen an die Sozialbestimmungen ändern oder anpassen. Zur Erfüllung dieser Verpflichtungen sollte der Gemeinsame Ausschuss tätig werden, wenn das Übereinkommen aktualisiert werden muss, um den technischen und legislativen Fortschritten Rechnung zu tragen.

¹ Nummer und Jahr des anstehenden Beschlusses des Gemeinsamen Ausschusses werden in der Form „x/xxxx“ angegeben. Die frühere Bezeichnung lautete „1/2016“.

² ABl. L 321 vom 26.11.2002, S. 13.

³ Beschluss Nr. 1/2011 des Gemeinsamen Ausschusses gemäß dem Interbus-Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen vom 11. November 2011 über die Annahme einer Geschäftsordnung und die Anpassung des Anhangs 1 des Übereinkommens über die Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer, des Anhangs 2 über die auf Omnibusse anzuwendenden technischen Normen sowie der in Artikel 8 genannten Anforderungen an die Sozialbestimmungen (2012/25/EU) (ABl. L 8 vom 12.1.2012, S. 38).

- (3) Bei der mit dem Beschluss Nr. 1/2011 des Gemeinsamen Ausschusses vorgenommenen letzten Aktualisierung der dem Übereinkommen zugrunde liegenden Rechtsvorschriften der Union wurden die bis Ende 2009 erlassenen Rechtsakte der Union berücksichtigt. Es ist nun an der Zeit, die neuen Unionsvorschriften aufzunehmen, die seitdem verabschiedet wurden.
- (4) Die Empfehlung Nr. 1/2011 des Gemeinsamen Ausschusses ⁽⁴⁾ betrifft die Verwendung eines technischen Berichts für Straßenkontrollen von Omnibussen. Die Empfehlung ist überholt und sollte daher aufgehoben werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Anforderungen an die Sozialbestimmungen gemäß Artikel 8 des Übereinkommens, die Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer gemäß Anhang 1 des Übereinkommens, die technischen Normen für Omnibusse gemäß Anhang 2 des Übereinkommens, das Muster für das Kontrolldokument für den genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehr gemäß Anhang 3 des Übereinkommens, das Muster für die Genehmigung einer nicht liberalisierten gelegentlichen Verkehrsleistung gemäß Anhang 5 des Übereinkommens und das Muster der von den Vertragspartien des Interbus-Übereinkommens abzugebenden Erklärung zu Artikel 4 und zu Anhang 1 werden gemäß dem Anhang dieses Beschlusses angepasst. Darüber hinaus wird das „Muster einer Erklärung der Interbus-Vertragsparteien zu Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011“ dem Übereinkommen als neuer Anhang hinzugefügt.

Artikel 2

Die Empfehlung Nr. 1/2011 des Gemeinsamen Ausschusses wird aufgehoben.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am [DATUM EINFÜGEN]

Für den Gemeinsamen Ausschuss

Der Vorsitzende *Der Sekretär*-----

⁴ Empfehlung Nr. 1/2011 des Gemeinsamen Ausschusses gemäß dem Interbus-Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen vom 11. November 2011 über die Verwendung eines technischen Berichts für Omnibusse zur vereinfachten Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen gemäß Anhang 2 Artikel 1 und 2 des Übereinkommens (ABl. L 8 vom 12.1.2012, S. 46).

ANLAGE ZU DER ANLAGE

Anpassung des Artikels 8 betreffend die Sozialbestimmungen, des Anhangs 1 betreffend die Anforderungen an die Personenverkehrsunternehmer, des Anhangs 2 betreffend die technischen Normen für Omnibusse, des Anhangs 3 betreffend das Muster für das Kontrolldokument für den genehmigungsfreien Gelegenheitsverkehr, des Anhangs 5 betreffend das Muster für die Genehmigung einer nicht liberalisierten gelegentlichen Verkehrsleistung und das „Muster der von den Vertragspartien des Interbus-Übereinkommens abzugebenden Erklärung zu Artikel 4 und zu Anhang 1“ sowie Aufnahme des „Musters einer Erklärung der Interbus-Vertragsparteien zu Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011“ in einem neuen Anhang⁽¹⁾

(1) Die in Artikel 8 des Übereinkommens aufgelisteten Rechtsakte der Union werden wie folgt geändert:

(a) Der Verweis auf die Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates erhält folgende Fassung:

„— Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 1161/2014 der Kommission vom 30. Oktober 2014 (ABl. L 311 vom 31.10.2014, S. 19), die bis zu dem Zeitpunkt gilt, zu dem die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1) anwendbar wird.

Anstelle der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 können gleichwertige Regelungen des AETR-Übereinkommens einschließlich der dazugehörigen Protokolle angewandt werden.“

(b) Der folgende Rechtsakt der Union wird hinzugefügt:

„— Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtenschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1), die ab dem Zeitpunkt gilt, ab dem die in Artikel 46 genannten Durchführungsrechtsakte anwendbar werden.

Unbeschadet des Artikels 13 des AETR-Übereinkommens können anstelle der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 gleichwertige Regelungen des AETR-Übereinkommens einschließlich der dazugehörigen Protokolle angewandt werden.“

(2) Die Auflistung der Rechtsakte der Union in Anhang 1 des Übereinkommens erhält folgende Fassung:

„Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates (ABl. L 102 vom 11.4.2006, S. 1), zuletzt

¹ Bei der Anpassung werden die neuen Unionsvorschriften berücksichtigt, die bis zum 31. Dezember 2015 verabschiedet wurden.

geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1);

Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 des Rates vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1);

Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 des Rates vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1);

Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1).

Während einer Übergangszeit von bis zu drei Jahren ab dem Zeitpunkt der Annahme des Beschlusses x/xxxx des Gemeinsamen Ausschusses kann jede nicht zur Europäischen Union gehörende Vertragspartei beschließen, anstelle von Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 ihre jeweiligen nationalen Bestimmungen auf die unter diesen Artikel fallenden Bereiche anzuwenden. Damit eine Vertragspartei diese Übergangszeit in Anspruch nehmen kann, muss sie das Sekretariat des Gemeinsamen Ausschusses innerhalb von zwei Monaten nach Annahme des Beschlusses x/xxxx des Gemeinsamen Ausschusses mittels des ordnungsgemäß ausgefüllten und unterzeichneten „Musters der Erklärung“ in Anhang 7 davon in Kenntnis setzen.“

(3) Anhang 2 des Übereinkommens wird wie folgt geändert:

(a) Artikel 1 wird wie folgt geändert:

i) Buchstabe a erhält folgende Fassung:

„a) Technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger:

- Richtlinie 2009/40/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Mai 2009 über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (ABl. L 141 vom 6.6.2009, S. 12), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2010/48/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 (ABl. L 173 vom 8.7.2010, S. 47), die bis zum 19. Mai 2018 gilt;
- Richtlinie 2014/45/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die regelmäßige technische Überwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/40/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 51), die ab dem 20. Mai 2018 gilt;
- Richtlinie 2000/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 6. Juni 2000 über die technische Unterwegskontrolle von Nutzfahrzeugen, die in der Gemeinschaft am Straßenverkehr teilnehmen (ABl. L 203 vom 10.8.2000, S. 1), zuletzt geändert durch die

Richtlinie 2010/47/EU der Kommission vom 5. Juli 2010 (ABl. L 173 vom 8.7.2010, S. 33), die bis zum 19. Mai 2018 gilt;

- Richtlinie 2014/47/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die technische Unterwegskontrolle der Verkehrs- und Betriebssicherheit von Nutzfahrzeugen, die in der Union am Straßenverkehr teilnehmen, und zur Aufhebung der Richtlinie 2000/30/EG (ABl. L 127 vom 29.4.2014, S. 134), die ab dem 20. Mai 2018 gilt.“

ii) Buchstabe c erhält folgende Fassung:

„c) Höchstzulässige Abmessungen und Gewichte:

- Richtlinie 96/53/EG des Rates vom 25. Juli 1996 zur Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen für bestimmte Straßenfahrzeuge im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr in der Gemeinschaft sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr (ABl. L 235 vom 17.9.1996, S. 59), zuletzt geändert durch die Richtlinie (EU) 2015/719 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 (ABl. L 115 vom 6.5.2015, S. 1);
- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);
- Verordnung (EU) Nr. 1230/2012 der Kommission vom 12. Dezember 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern bezüglich ihrer Massen und Abmessungen und zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 353 vom 21.12.2012, S. 31).“

iii) Buchstabe d erhält folgende Fassung:

„d) Kontrollgerät im Straßenverkehr:

- Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. L 370 vom 31.12.1985, S. 8), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 1161/2014 der Kommission vom 30. Oktober 2014 (ABl. L 311 vom 31.10.2014, S. 19), oder gleichwertige Regelungen des AETR-Übereinkommens einschließlich der dazugehörigen Protokolle, die bis zu dem Zeitpunkt gilt, zu dem die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1) anwendbar wird.

Anstelle der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 können gleichwertige Regelungen des AETR-Übereinkommens einschließlich der dazugehörigen Protokolle angewandt werden;

- Verordnung (EU) Nr. 165/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Februar 2014 über Fahrtschreiber im Straßenverkehr, zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates über das Kontrollgerät im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. L 60 vom 28.2.2014, S. 1), die ab dem Zeitpunkt gilt, ab dem die in Artikel 46 genannten Durchführungsrechtsakte anwendbar werden. Anstelle der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 können unbeschadet des Artikels 13 des AETR-Übereinkommens gleichwertige Regelungen des AETR-Übereinkommens einschließlich der dazugehörigen Protokolle angewandt werden.“

(b) Artikel 2 wird wie folgt geändert:

- i) Die Überschriften und Verweise zwischen dem ersten Absatz und der Tabelle erhalten folgende Fassung:

„Auspuffemissionen:

- Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 459/2012 der Kommission vom 29. Mai 2012 (ABl. L 142 vom 1.6.2012, S. 16);
- Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Motoren hinsichtlich der Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen (Euro VI) und über den Zugang zu Fahrzeugreparatur- und -wartungsinformationen, zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und der Richtlinie 2007/46/EG sowie zur Aufhebung der Richtlinien 80/1269/EWG, 2005/55/EG und 2005/78/EG (ABl. L 188 vom 18.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 133/2014 der Kommission vom 31. Januar 2014 (ABl. L 47 vom 18.2.2014, S. 1);

Geräuschemissionen:

- Richtlinie 70/157/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über den zulässigen Geräuschpegel und die Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen (ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 16), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/15/EU des Rates vom 13. Mai 2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 172), die nach Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 bis zum 30. Juni 2027 gilt;
- Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG (ABl. L 158 vom 27.5.2014, S. 131), die gemäß Artikel 15 der

Verordnung ab dem 1. Juli 2016, dem 1. Juli 2019 und dem 1. Juli 2027 gilt;

Bremsanlage:

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

Reifen:

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen:

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

Kraftstoffbehälter:

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

Rückspiegel:

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

Sicherheitsgurte — Einbau:

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen,

Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

Sicherheitsgurte — Verankerungen:

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

Sitze:

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

Innenausstattung (Brandausbreitungsschutz):

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

Innenausstattung (Notausgänge, Zugänglichkeit, Abmessungen der Plätze, Widerstandsfähigkeit des Aufbaus usw.):

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

Notbremsassistentensysteme:

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);

- Verordnung (EU) Nr. 347/2012 der Kommission vom 16. April 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Notbremsassistentensystemen für bestimmte Kraftfahrzeugklassen (ABl. L 109 vom 21.4.2012, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/562 der Kommission vom 8. April 2015 (ABl. L 93 vom 9.4.2015, S. 35);

Spurhaltewarnsystem:

- Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 der Kommission vom 3. Februar 2015 (ABl. L 28 vom 4.2.2015, S. 3);
- Verordnung (EU) Nr. 351/2012 der Kommission vom 23. April 2012 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Anforderungen an die Typgenehmigung von Spurhaltewarnsystemen in Kraftfahrzeugen (ABl. L 110 vom 24.4.2012, S. 18).“

ii) Die Tabelle erhält folgende Fassung:

„Sachbereich	UN-ECE-Regelung (in der jeweils geltenden Fassung)	Rechtsakt der Union
Auspuffemissionen	49	Verordnung (EG) Nr. 715/2007, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 459/2012 Verordnung (EG) Nr. 595/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 133/2014
Geräuschemissionen	51	Richtlinie 70/157/EWG, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/15/EU des Rates, die nach Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 bis zum 30. Juni 2027 gilt Verordnung (EU) Nr. 540/2014, die gemäß ihrem Artikel 15 ab 1. Juli 2016, 1. Juli 2019 und 1. Juli 2027 gilt
Bremsanlage	13	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166
Reifen	54 117	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166
Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen	48	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166

Kraftstoffbehälter	34 58	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166
Rückspiegel	46	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166
Sicherheitsgurte (Einbau)	16	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166
Sicherheitsgurte (Verankerungen)	14	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166
Sitze	17	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166
Innenausstattung (Brandausbreitungsschutz)	118	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166
Innenausstattung (Notausgänge, Zugänglichkeit, Abmessungen der Plätze, Widerstandsfähigkeit des Aufbaus usw.)	66 107	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166
Notbremsassistentensysteme	131	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 Verordnung (EU) Nr. 347/2012 der Kommission, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/562 der Kommission
Spurhaltewarnsystem	130	Verordnung (EG) Nr. 661/2009, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2015/166 Verordnung (EU) Nr. 351/2012 der Kommission“

(4) In Anhang 3 des Übereinkommens erhält die Fußnote folgende Fassung:

„Albanien (AL), Belgien (B), Bosnien und Herzegowina (BiH), Bulgarien (BG), Dänemark (DK), Deutschland (D), Estland (EST), Finnland (FIN), Frankreich (F), Griechenland (GR), Irland (IRL), Italien (I), Kroatien (HR), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (L), Malta (MT), ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien (MK), Republik Moldau (MD), Montenegro (ME), Niederlande (NL), Österreich (A), Polen (PL), Portugal (P), Rumänien (RO), Schweden (SE), Slowakische Republik (SK), Slowenien (SLO), Spanien (E), Tschechische Republik (CZ), Türkei

(TR), Ukraine (UA), Ungarn (H), Vereinigtes Königreich (UK), Zypern (CY) (zu vervollständigen).“

(5) In Anhang 5 des Übereinkommens erhält die Fußnote folgende Fassung:

„Albanien (AL), Belgien (B), Bosnien und Herzegowina (BiH), Bulgarien (BG), Dänemark (DK), Deutschland (D), Estland (EST), Finnland (FIN), Frankreich (F), Griechenland (GR), Irland (IRL), Italien (I), Kroatien (HR), Lettland (LV), Litauen (LT), Luxemburg (L), Malta (MT), ehemalige jugoslawische Republik Mazedonien (MK), Republik Moldau (MD), Montenegro (ME), Niederlande (NL), Österreich (A), Polen (PL), Portugal (P), Rumänien (RO), Schweden (SE), Slowakische Republik (SK), Slowenien (SLO), Spanien (E), Tschechische Republik (CZ), Türkei (TR), Ukraine (UA), Ungarn (H), Vereinigtes Königreich (UK), Zypern (CY) (zu vervollständigen).“

(6) Das dem Übereinkommen beigefügte „Muster der von den Vertragspartien des Interbus-Übereinkommens abzugebenden Erklärung zu Artikel 4 und zu Anhang 1“ wird zu Anhang 6 des Übereinkommens. Es wird wie folgt geändert:

(a) In Absatz 1 wird die Absatznummer gestrichen und der einleitende Satz erhält folgende Fassung:

„Die vier Bedingungen nach Kapitel I der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51)“.

(b) Absatz 2 wird gestrichen.

(7) Dem Übereinkommen wird folgender Anhang 7 angefügt:

„Anhang 7

Muster einer Erklärung der Interbus-Vertragsparteien zu Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1)

(Abzufassen innerhalb von zwei Monaten nach Annahme des Beschlusses Nr. x/xxxx des im Rahmen des Interbus-Übereinkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses)

ERKLÄRUNG von (Name der Vertragspartei)

1. Die geltenden nationalen Rechtsvorschriften des Erklärenden, soweit sie Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 betreffen, sehen folgende Höchstbeträge für die Entschädigung bei Tod – einschließlich Bestattungskosten in angemessener Höhe – oder Körperverletzung oder bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck infolge eines aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfalls vor:

-- EUR (oder Gegenwert in Landeswährung) je Fahrgast;

-- EUR (oder Gegenwert in Landeswährung) je Gepäckstück.

2. Ist in den geltenden nationalen Rechtsvorschriften des Erklärenden vorgesehen, dass die Entschädigung im Falle einer Beschädigung von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten dem Wiederbeschaffungswert oder den Reparaturkosten der verloren gegangenen oder beschädigten Ausrüstung entspricht?

JA NEIN

3. Es ist geplant, dass die in Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 festgelegten Beträge sowie die Entschädigung im Falle einer Beschädigung von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten vom Erklärenden bis (Datum, spätestens drei Jahre nach Inkrafttreten des Beschlusses Nr. x/xxxx des im Rahmen des Interbus-Übereinkommens eingesetzten Gemeinsamen Ausschusses oder ggf. spätestens drei Jahre nach der Ratifizierung des Interbus-Übereinkommens durch eine neue Vertragspartei) an die Anforderungen der Verordnung angepasst werden.“