Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B DECYZJA nr 2/2019 KOMITETU DS. TRANSPORTU LĄDOWEGO WSPÓLNOTA/SZWAJCARIA

z dnia 13 grudnia 2019 r.

w sprawie środków przejściowych służących utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską [2020/40]

(Dz.U. L 13 z 17.1.2020, s. 43)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Decyzja NR 1/2020 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 19 czerwca 2020 r.	L 206	65	30.6.2020
►M2	Decyzja NR 2/2020 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 11 grudnia 2020 r.	L 15	34	18.1.2021

▼B

DECYZJA nr 2/2019 KOMITETU DS. TRANSPORTU LĄDOWEGO WSPÓLNOTA/SZWAJCARIA

z dnia 13 grudnia 2019 r.

w sprawie środków przejściowych służących utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską [2020/40]

Artykuł 1

Załącznik 1 do Umowy zastępuje się załącznikiem do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

1. Spełnienie wymagań dotyczących korzystania przez przedsiębiorstwo kolejowe ze szwajcarskiej sieci kolejowej może być ustalone na łącznej podstawie:

— jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego przez Agencję zgodnie z art. 10 dyrektywy (UE) 2016/798, oraz

— decyzji Szwajcarii o weryfikacji przestrzegania krajowych przepisów szwajcarskich, o których mowa w art. 6 ust. 1.

Do celów akapitu pierwszego Szwajcaria uznaje jednolite certyfikaty bezpieczeństwa wydane przez Agencję zgodnie z art. 10 dyrektywy (UE) 2016/798.

Krajowe organy szwajcarskie przeprowadzają weryfikację przestrzegania przepisów krajowych w terminie przewidzianym w art. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/763 ([1]).

2. Na potrzeby wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa do wykorzystywania w ramach sieci kolejowej Unii Europejskiej Agencja traktuje jako dowód ocenę zgodności z wymogami szwajcarskich przepisów odpowiadających odnośnym przepisom prawa Unii Europejskiej, przeprowadzoną przez Szwajcarię do celów wydania certyfikatu bezpieczeństwa wykorzystywanego w ramach szwajcarskiej sieci kolejowej.

3. Wnioskodawca może jednocześnie złożyć wniosek o jednolity certyfikat bezpieczeństwa oraz o decyzję o weryfikacji zgodności ze szwajcarskimi przepisami krajowymi. W takim przypadku Agencja i Szwajcaria współpracują, aby zapewnić podjęcie decyzji w sprawie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa oraz w sprawie weryfikacji zgodności ze szwajcarskimi przepisami krajowymi w terminach określonych w art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/763 i zgodnie z ust. 1 akapit trzeci.

Artykuł 3

1. Przestrzeganie wymogów dotyczących zezwoleń na użytkowanie pojazdów w ramach szwajcarskiej sieci kolejowej może zostać stwierdzone na łącznej podstawie:

— unijnego zezwolenia na użytkowanie pojazdu wydanego przez Agencję zgodnie z art. 21 i art. 24 dyrektywy (UE) 2016/797, oraz

([1]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007. (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 49).

▼B

— decyzji Szwajcarii o weryfikacji przestrzegania krajowych przepisów szwajcarskich, o których mowa w art. 6 ust. 1.

Do celów akapitu pierwszego Szwajcaria uznaje unijne zezwolenia na użytkowanie pojazdów kolejowych wydane przez Agencję zgodnie z art. 21 i 24 dyrektywy (UE) 2016/797.

Szwajcaria przeprowadza weryfikację przestrzegania przepisów krajowych w terminie określonym w art. 34 rozporządzenia (UE) 2018/545 ([1]).

2. Na potrzeby wydawania unijnych zezwoleń na użytkowanie pojazdów kolejowych w ramach sieci kolejowej Unii Europejskiej Agencja traktuje jako dowód ocenę zgodności z wymogami szwajcarskich przepisów odpowiadających odnośnym przepisom prawa Unii Europejskiej, przeprowadzoną przez Szwajcarię do celów wydania zezwolenia na użytkowanie pojazdu w ramach szwajcarskiej sieci kolejowej.

3. Wnioskodawca może jednocześnie złożyć wniosek o zezwolenie na pojazd w UE oraz o decyzję o weryfikacji zgodności z krajowymi przepisami szwajcarskimi. W takim przypadku Agencja i Szwajcaria współpracują, aby zapewnić podejmowanie decyzji w sprawie wniosku o zezwolenie UE na użytkowanie pojazdu oraz w sprawie weryfikacji zgodności z krajowymi przepisami szwajcarskimi w terminach określonych w art. 34 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2018/545, zgodnie z ust. 1 akapit trzeci.

Artykuł 4

1. Na zasadzie wzajemności uznawane są:

a) certyfikaty WE zgodności lub przydatności do stosowania, o których mowa w art. 9 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797, wydane przez jednostkę notyfikowaną;

b) deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania, o których mowa w art. 9 i art. 10 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797, wydane przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela;

c) certyfikaty weryfikacji WE, o których mowa w załączniku IV do dyrektywy (UE) 2016/797, wydane przez jednostkę notyfikowaną;

d) deklaracje weryfikacji WE, o których mowa w art. 15 ust. 1 dyrektywy (UE) 2016/797, wydane przez wnioskodawcę;

e) wykaz jednostek oceniających zgodność Szwajcarii i Unii Europejskiej, przewidziany w art. 38 dyrektywy (UE) 2016/797.

2. Szwajcaria notyfikuje Komisji Europejskiej i państwom członkowskim Unii Europejskiej jednostki oceniające zgodność posiadające siedzibę w Szwajcarii zgodnie z art. 37 dyrektywy (UE) 2016/797.

Szwajcarskie jednostki notyfikowane mogą prowadzić działalność zgodnie z warunkami określonymi w dyrektywie (UE) 2016/797, pod warunkiem że spełniają wymogi dyrektywy (UE) 2016/797.

([1]) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz.U. L 90 z 6.4.2018, s. 66).

▼B

Komisja udostępnia publicznie wykaz szwajcarskich jednostek notyfikowanych.

Artykuł 5

1. Wnioski o wydanie decyzji o weryfikacji przestrzegania krajowych przepisów szwajcarskich, o których mowa w art. 2 ust. 1 i art. 3 ust. 1, składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) 2016/796.

2. Wnioski, o których mowa w art. 2 ust. 3 i art. 3 ust. 3, składa się za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi.

3. Szwajcaria rejestruje kopię decyzji o weryfikacji przestrzegania krajowych przepisów krajowych w punkcie kompleksowej obsługi.

4. Do celów niniejszej decyzji Szwajcaria ma dostęp do punktu kompleksowej obsługi.

▼M2

Artykuł 6

1. Szwajcarskie przepisy krajowe i przypadki szczególne mogą uzupełniać wymogi Unii Europejskiej lub wprowadzać od nich odstępstwo w zakresie, w jakim te przepisy i przypadki szczególne dotyczą parametrów technicznych podsystemów, aspektów operacyjnych oraz personelu wykonującego zadania w zakresie bezpieczeństwa wymienione w załączniku 1 do Umowy.

2. Szwajcaria notyfikuje Agencji przepisy krajowe, o których mowa w ust. 1, do celów publikacji za pomocą systemu komputerowego, o którym mowa w art. 27 rozporządzenia (UE) 2016/796.

3. Załącznik 1 określa mające zastosowanie przepisy krajowe i szczególne przypadki, które mogą być niezgodne z prawem UE. Jeżeli do dnia 30 czerwca 2021 r. nie zostanie stwierdzona zgodność z prawem Unii, wspomniane przepisy krajowe i szczególne przypadki nie mogą być dłużej stosowane, chyba że Wspólny Komitet postanowi inaczej.

▼B

Artykuł 7

1. Decyzja Wspólnego Komitetu nr 1/2013 traci moc ze skutkiem od dnia wejścia w życie niniejszej decyzji.

2. Art. 2 ust. 1 i art. 3 ust. 1 decyzji Wspólnego Komitetu nr 1/2013 nadal mają zastosowanie do dnia 16 czerwca 2020 r. w odniesieniu do państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/797 lub art. 33 ust. 2 dyrektywy (UE) 2016/798.

▼M1

2a. Art. 2 ust. 1 lub art. 3 ust. 1 decyzji Wspólnego Komitetu nr 1/2013 nadal mają zastosowanie do dnia 31 października 2020 r. w odniesieniu do państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję zgodnie z art. 57 ust. 2a dyrektywy (UE) 2016/797 lub art. 33 ust. 2a dyrektywy (UE) 2016/798.

▼B

3. Deklaracje WE zgodności lub przydatności do stosowania, certyfikaty weryfikacji WE oraz deklaracje weryfikacji WE uznane zgodnie z decyzją nr 1/2013 Wspólnego Komitetu są uznawane zgodnie z warunkami, w których zostały wydane.

4. Certyfikaty bezpieczeństwa oraz zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, pojazdów oraz danych typów pojazdów, uznane zgodnie z decyzją nr 1/2013 Wspólnego Komitetu, pozostają uznane zgodnie z warunkami, w których zostały wydane.

Artykuł 8

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

▼M2

Art. 2, 3, 4 i 5 obowiązują do dnia 31 grudnia 2021 r.

▼B

ZAŁĄCZNIK

‘ZAŁĄCZNIK 1

Obowiązujące przepisy

Zgodnie z art. 52 ust. 6 niniejszej Umowy Szwajcaria stosuje przepisy prawne równoważne z wymienionymi poniżej przepisami:

Odpowiednie przepisy prawa unijnego

SEKCJA 1 – DOSTĘP DO ZAWODU

— Dyrektywa 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 stycznia 2006 r. w sprawie użytkowania pojazdów najmowanych bez kierowców w celu przewozu drogowego rzeczy (wersja skodyfikowana) (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82).

— Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 51), ostatnio zmienione rozporządzeniem Rady (UE) nr 517/2013 z 13 maja 2013 (Dz.U. L 158 z 10.6.2013, s. 1).

— Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 72), ostatnio zmienione rozporządzeniem Rady (UE) nr 517/2013 z 13 maja 2013 (Dz.U. L 158 z 10.6.2013, s. 1).

Do celów niniejszej umowy:

a) Unia Europejska i Konfederacja Szwajcarska zwalniają z obowiązku posiadania zaświadczenia dla kierowcy obywateli Konfederacji Szwajcarskiej, państw członkowskich Unii Europejskiej i państw wchodzących w skład Europejskiego Obszaru Gospodarczego;

b) Konfederacja Szwajcarska może zwolnić z obowiązku posiadania zaświadczenia dla kierowcy obywateli państw innych niż państwa wymienione w lit. a) jedynie po uprzedniej konsultacji z Unią Europejską i po uzyskaniu jej zgody;

c) przepisy rozdziału III rozporządzenia (WE) nr 1072/2009 (dotyczące kabotażu) nie mają zastosowania.

— Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do międzynarodowego rynku usług autokarowych i autobusowych i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88), ostatnio zmienione rozporządzeniem Rady (UE) nr 517/2013 z 13 maja 2013 (Dz.U. L 158 z 10.6.2013, s. 1).

Na potrzeby niniejszego rozporządzenia przepisy rozdziału V rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 (dotyczące kabotażu) nie mają zastosowania.

— Decyzja Komisji 2009/992/UE z dnia 17 grudnia 2009 r. w sprawie minimalnych wymogów dotyczących danych, które mają być wprowadzane do krajowego rejestru elektronicznego przedsiębiorców transportu drogowego (Dz.U. L 339 z 22.12.2009, s. 36).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1213/2010 z dnia 16 grudnia 2010 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące połączenia krajowych rejestrów elektronicznych przedsiębiorców transportu drogowego (Dz.U. L 335 z 18.12.2010, s. 21).

▼B

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 361/2014 z dnia 9 kwietnia 2014 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 w odniesieniu do dokumentów dotyczących międzynarodowego autokarowego i autobusowego przewozu osób oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 2121/98 (Dz.U. L 107 z 10.4.2014, s. 39).

— Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 74 z 19.3.2016, s. 8).

SEKCJA 2 – NORMY SOCJALNE

— Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).

— Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).

— Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) nr 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

— Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35), ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. (Dz.U. L 74 z 19.3.2016, s. 8).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz.U. L 168 z 2.7.2010, s. 16).

— Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/68 z dnia 21 stycznia 2016 r. w sprawie wspólnych procedur i specyfikacji koniecznych do wzajemnego połączenia elektronicznych rejestrów kart kierowcy (Dz.U. L 15 z 22.1.2016, s. 51), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1503 z dnia 25 sierpnia 2017 r. (Dz.U. L 221 z 26.8.2017, s. 10).

▼B

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/502 z dnia 28 lutego 2018 r. (Dz.U. L 85 z 28.3.2018, s. 1).

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/548 z dnia 23 marca 2017 r. ustanawiające standardowy formularz pisemnego oświadczenia w sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu (Dz.U. L 79 z 24.3.2017, s. 1).

— Decyzja Komisji (UE) 2017/1013 z dnia 30 marca 2017 r. ustalająca znormalizowany formularz sprawozdawczy przewidziany w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 153 z 16.6.2017, s. 28).

SEKCJA 3 – NORMY TECHNICZNE

Pojazdy silnikowe

— Dyrektywa Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, s. 16), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/34/WE z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz.U. L 155 z 15.6.2007, s. 49).

— Dyrektywa Rady 88/77/EWG Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 36 z 9.2.1988, s. 33), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/27/WE z dnia 10 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 107 z 18.4.2001, s. 10).

— Dyrektywa Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 26), ostatnio zmieniona dyrektywą wykonawczą Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. (Dz.U. L 59 z 28.2.2014, s. 32).

— Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27), zmieniona dyrektywą 2002/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. (Dz.U. L 327 z 4.12.2002, s. 8).

— Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59), zmieniona dyrektywą 2002/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 lutego 2002 r. (Dz.U. L 67 z 9.3.2002, s. 47).

— Rozporządzenie Rady (WE) nr 2411/98 z dnia 3 listopada 1998 r. w sprawie uznawania w ruchu wewnątrzwspólnotowym znaków wyróżniających państwo członkowskie, w którym zarejestrowano pojazdy silnikowe i ich przyczepy (Dz.U. L 299 z 10.11.1998, s. 1).

— Dyrektywa 2000/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 czerwca 2000 r. w sprawie drogowej kontroli przydatności do ruchu pojazdów użytkowych poruszających się we Wspólnocie (Dz.U. L 203 z 10.8.2000, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2010/47/UE z dnia 5 lipca 2010 r. (Dz.U. L 173 z 8.7.2010, s. 33).

▼B

— Dyrektywa 2005/55/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 28 września 2005 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, które należy podjąć przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i cząstek stałych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników o zapłonie iskrowym zasilanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 275 z 20.10.2005, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2008/74/WE z dnia 18 lipca 2008 r. (Dz.U. L 192 z 19.7.2008, s. 51).

— Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 133/2014 z dnia 31 stycznia 2014 r. (Dz.U. L 47 z 18.2.2014, s. 1).

— Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1004 z dnia 22 czerwca 2016 r. (Dz. U. L 165 z 23.6.2016, s. 1).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 627/2014 z dnia 12 czerwca 2014 r. (Dz.U. L 174 z 13.6.2014, s. 28).

— Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).

— Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG (Dz.U. L 158 z 27.5.2014, s. 131), zmienione rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1576 z dnia 26 czerwca 2017 r. (Dz.U. L 239 z 19.9.2017, s. 3).

Transport materiałów niebezpiecznych

— Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoliconych procedur kontroli drogowego transportu towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 249 z 17.10.1995, s. 35), ostatnio zmieniona dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/54/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. (Dz.U. L 162 z 21.6.2008, s. 11).

— Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji (UE) 2018/1846 z dnia 23 listopada 2018 r. (Dz.U. L 299 z 26.11.2018, s. 58).

Do celów niniejszej Umowy w Szwajcarii obowiązują następujące odstępstwa od dyrektywy 2008/68/WE:

▼B

1. Transport drogowy

Odstępstwa dla Szwajcarii na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych.

RO - a - CH - 1

Przedmiot: transport w cysternach oleju napędowego i oleju opałowego z numerem UN 1202.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: punkty 1.1.3.6 i 6.8

Treść załącznika do dyrektywy: odstępstwa dotyczące przewożonych ilości na jednostkę transportową, przepisy dotyczące budowy cystern.

Treść ustawodawstwa krajowego: cysterny, które nie zostały zbudowane zgodnie z pkt 6.8, lecz zgodnie z prawodawstwem krajowym, o pojemności do 1 210 l i są używane do transportu oleju opałowego lub oleju napędowego z numerem UN 1202, mogą korzystać ze zwolnień w pkt 1.1.3.6 ADR.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: punkty 1.1.3.6.3 lit. b) i 6.14 dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

RO - a - CH - 2

Przedmiot: zwolnienie z wymogu posiadania dokumentu przewozowego dotyczącego niektórych ilości towarów niebezpiecznych, określonych w pkt 1.1.3.6.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: punkty 1.1.3.6 i 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: wymogi dotyczące dokumentacji przewozowej.

Treść ustawodawstwa krajowego: transport zabrudzonych pustych pojemników należących do kategorii transportowej 4 oraz pełnych lub pustych butli gazowych do aparatów oddechowych używanych przez służby ratunkowe lub jako sprzęt do nurkowania, w ilościach nieprzekraczających limitów określonych w pkt 1.1.3.6, nie podlega obowiązkowi posiadania dokumentu przewozowego, o którym mowa w pkt 5.4.1.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.6.3 lit. c) dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

RO - a - CH - 3

Przedmiot: transport zabrudzonych pustych cystern przez firmy serwisujące magazyny cieczy zanieczyszczających wodę.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: punkty 6.5, 6.8, 8.2 i 9.

Treść załącznika do dyrektywy: budowa, wyposażenie i kontrola cystern i pojazdów; szkolenie kierowców.

Treść ustawodawstwa krajowego: pojazdy i zabrudzone puste cysterny/pojemniki używane przez firmy serwisujące magazyny cieczy zanieczyszczających wodę do przechowywania cieczy w trakcie obsługi technicznej cystern stacjonarnych nie podlegają wymogom w zakresie budowy, wyposażenia i kontroli ani wymogom w zakresie etykietowania i znakowania przy użyciu pomarańczowej tabliczki, określonym przez ADR. Podlegają one szczegółowym wymogom etykietowania i znakowania, a kierowca pojazdu nie ma obowiązku odbycia szkolenia, o którym mowa w pkt 8.2.

▼B

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.6.3.10 dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

Odstępstwa dla Szwajcarii na podstawie art. 6 ust. 2 lit. b) ppkt (i) dyrektywy 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych.

RO - bi - CH - 1

Przedmiot: transport odpadów z gospodarstw domowych zawierających towary niebezpieczne na składowiska śmieci.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: punkty 2, 4.1.10, 5.2 i 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: klasyfikacja, opakowanie zbiorcze, znakowanie i etykietowanie, dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: przepisy obejmują zasady dotyczące uproszczonej klasyfikacji przez eksperta uznanego przez właściwy organ odpadów z gospodarstw domowych zawierających niebezpieczne towary (z gospodarstw domowych) pod kątem użycia odpowiednich pojemników i szkolenia kierowców. Odpady z gospodarstw domowych niemożliwe do sklasyfikowania przez eksperta mogą być przewożone do zakładu przerobu odpadów komunalnych w niewielkich ilościach możliwych do zidentyfikowania poprzez opakowanie i jednostkę transportową.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.7 dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Uwagi: przepisy te mogą być stosowane wyłącznie w odniesieniu do transportu odpadów z gospodarstw domowych zawierających towary niebezpieczne pomiędzy publicznymi zakładami przerobu odpadów komunalnych a składowiskami śmieci.

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

RO - bi - CH - 2

Przedmiot: transport zwrotny sztucznych ogni.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: punkty 2.1.2, 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: klasyfikacja i dokumentacja.

Treść ustawodawstwa krajowego: w celu ułatwienia transportu zwrotnego ogni sztucznych z numerami UN 0335, 0336 i 0337 z punktów sprzedaży detalicznej do dostawców przewidziano zwolnienia dotyczące podania w dokumencie przewozowym masy netto i klasyfikacji wyrobów.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.8 dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Uwagi: kontrola szczegółowej zawartości każdej pozycji niesprzedanego wyrobu w każdym opakowaniu jest praktycznie niemożliwa dla wyrobów przeznaczonych do sprzedaży detalicznej.

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

RO - bi - CH - 3

Przedmiot: świadectwo szkolenia ADR dla przejazdów związanych z transportem uszkodzonych pojazdów, przejazdów związanych z naprawą, przejazdów wykonywanych w celu przeprowadzenia przeglądu pojazdu-cysterny/cysterny oraz przejazdów wykonywanych pojazdami-cysternami przez ekspertów odpowiedzialnych za przegląd danego pojazdu.

Odniesienie do sekcji I.1 załącznika I do wymienionej dyrektywy: pkt 8.2.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Kierowcy pojazdów muszą mieć ukończone kursy szkoleniowe.

▼B

Treść ustawodawstwa krajowego: szkolenie i świadectwo w zakresie ADR nie są wymagane dla przejazdów związanych z transportem uszkodzonych pojazdów lub jazdami próbnymi po naprawie, podróży wykonywanych w celu przeprowadzenia przeglądu pojazdu-cysterny lub jego cysterny oraz podróży wykonywanych przez ekspertów odpowiedzialnych za przegląd pojazdu-cysterny.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: instrukcje z dnia 30 września 2008 r. Departamentu Federalnego ds. Środowiska, Transportu, Energii i Komunikacji (DETEC) dotyczące przewozu drogowego towarów niebezpiecznych.

Uwagi: w niektórych przypadkach uszkodzone pojazdy lub naprawiane pojazdy, a także pojazdy-cysterny przygotowywane do przeglądu technicznego lub kontrolowane w trakcie takiego przeglądu nadal zawierają towary niebezpieczne.

Wymagania pkt 1.3 i 8.2.3 nadal mają zastosowanie.

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

2. Transport kolejowy

Odstępstwa dla Szwajcarii na podstawie art. 6 ust. 2 lit. a) dyrektywy 2008/68/WE z dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych.

RA - a - CH - 1

Przedmiot: transport w cysternach oleju napędowego i oleju opałowego z numerem UN 1202.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do wymienionej dyrektywy: pkt 6.8.

Treść załącznika do dyrektywy: przepisy dotyczące budowy cystern.

Treść ustawodawstwa krajowego: dopuszcza się cysterny, które nie zostały zbudowane zgodnie z pkt 6.8, lecz zgodnie z prawodawstwem krajowym, o pojemności do 1 210 l i używane do transportu oleju opałowego lub oleju napędowego z numerem UN 1202.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: załącznik do rozporządzenia DETEC z dnia 3 grudnia 1996 r. dotyczącego przewozu towarów niebezpiecznych koleją i kolejami linowymi (RSD, RS 742.401.6) i pkt 6.14 dodatku 1 do rozporządzenia z dnia 29 listopada 2002 r. w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

RA - a - CH - 2

Przedmiot: dokument przewozowy.

Odniesienie do sekcji II.1 załącznika II do wymienionej dyrektywy: pkt 5.4.1.1.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Informacje ogólne wymagane w dokumencie przewozowym.

Treść ustawodawstwa krajowego: W dokumencie przewozowym można stosować termin grupowy jeżeli do tego dokumentu przewozowego załączony jest wykaz zawierający informacje wymagane zgodnie z powyższym.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: załącznik do rozporządzenia DETEC z dnia 3 grudnia 1996 r. dotyczącego przewozu towarów niebezpiecznych koleją i kolejami linowymi (RSD, RS 742.401.6).

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

— Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/35/UE z dnia 16 czerwca 2010 r. w sprawie ciśnieniowych urządzeń transportowych oraz uchylająca dyrektywy Rady 76/767/EWG, 84/525/EWG, 84/526/EWG, 84/527/EWG oraz 1999/36/WE (Dz.U. L 165 z 30.6.2010, s. 1).

▼B

SEKCJA 4 – PRAWA DOSTĘPU I PRZEWOZU KOLEJOWEGO

— Dyrektywa Rady 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25).

— Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 70).

— Dyrektywa Rady 95/19/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za infrastrukturę (Dz.U. L 143 z 27.6.1995, s. 75).

— Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2014/88/UE z dnia 9 lipca 2014 r. (Dz.U. L 201 z 10.7.2014, s. 9).

— Dyrektywa 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji (UE) 2016/882 z dnia 1 czerwca 2016 r. (Dz.U. L 146 z 3.6.2016, s. 22).

— Rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 z dnia 13 czerwca 2007 r. w sprawie stosowania wspólnego europejskiego wzoru certyfikatów bezpieczeństwa i wniosków o ich wydanie zgodnie z art. 10 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz w sprawie okresu ważności certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na mocy dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 153 z 14.6.2007, s. 9), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. (Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22).

— Decyzja Komisji 2007/756/WE z dnia 9 listopada 2007 r. przyjmująca wspólną specyfikację dotyczącą krajowego rejestru pojazdów kolejowych określonego w art. 14 ust. 4 i 5 dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE (Dz.U. L 305 z 23.11.2007, s. 30), zmieniona decyzją Komisji 2011/107/UE z dnia 10 lutego 2011 r. (Dz.U. L 43 z 17.2.2011, s. 33).

— Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2014/38/UE z dnia 10 marca 2014 r. (Dz.U. L 70 z 11.3.2014, s. 20).

— Decyzja Komisji 2009/965/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie dokumentu referencyjnego, o którym mowa w art. 27 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 341 z 22.12.2009, s. 1), ostatnio zmieniona decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2015/2299 z dnia 17 listopada 2015 r. (Dz.U. L 324 z 10.12.2015, s. 15).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 13 z 19.1.2010, s. 1).

— Decyzja Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. L 319 z 4.12.2010, s. 1).

▼B

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa, Dz.U. L 326 z 10.12.2010, s. 11.

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz.U. L 327 z 11.12.2010, s. 13).

— Rozporządzenie (UE) nr 201/2011 z dnia 1 marca 2011 r. w sprawie wzoru deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu szynowego (Dz.U. L 57 z 2.3.2011, s. 8).

— Decyzja Komisji 2011/275/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu »Infrastruktura« transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 126 z 14.5.2011, s. 53), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz. U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich« transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/775 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 103).

— Decyzja wykonawcza Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32).

— Decyzja Komisji 2011/765/UE z dnia 22 listopada 2011 r. w sprawie kryteriów uznawania ośrodków szkoleniowych prowadzących szkolenia zawodowe dla maszynistów, kryteriów uznawania egzaminatorów maszynistów, jak również kryteriów organizowania egzaminów zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 314 z 29.11.2011, s. 36).

— Decyzja Komisji 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów »Sterowanie« transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 1), ostatnio zmieniona decyzją Komisji (UE) 2015/14 z dnia 5 stycznia 2015 r. (Dz.U. L 3 z 7.1.2015, s. 44).

— Decyzja Komisji 2012/757/UE z dnia 14 listopada 2012 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu »Ruch kolejowy« systemu kolei w Unii Europejskiej i zmieniająca decyzję 2007/756/WE (Dz.U. L 345 z 15.12.2012, s. 1), zmieniona decyzją Komisji 2013/710/UE z dnia 2 grudnia 2013 r. (Dz.U. L 323 z 4.12.2013, s. 35).

W Szwajcarii mają zastosowanie następujące przepisy krajowe, o których mowa w art. 6 decyzji nr 2/2019 Wspólnego Komitetu:

— CH-TSI OPE-001: Kolejowe procedury operacyjne: zapis komunikatów ustnych (przedsiębiorstwo kolejowe–zarządca infrastruktury) *(przepis potencjalnie niezgodny z decyzją 2012/757/UE; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

▼B

— CH-TSI OPE-002: Kolejowe procedury operacyjne: metoda komunikacji *(przepis potencjalnie niezgodny z decyzją 2012/757/UE; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI OPE-003: Kolejowe procedury operacyjne: język „operacyjny” *(przepis potencjalnie niezgodny z decyzją 2012/757/UE; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI OPE-004: Kolejowe procedury operacyjne: komunikaty kryzysowe *(przepis potencjalnie niezgodny z decyzją 2012/757/UE; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*.

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 8).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 321/2013 z dnia 13 marca 2013 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor – wagony towarowe« systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2006/861/WE (Dz.U. L 104 z 12.4.2013, s. 1), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/924 z dnia 8 czerwca 2015 r. (Dz. U. L 150 z 17.6.2015, s. 10).

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121 z 3.5.2013, s. 8), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1136 z dnia 13 lipca 2015 r. (Dz.U. L 185 z 14.7.2015, s. 6).

— Decyzja wykonawcza Komisji 2014/880/UE z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylająca decyzję wykonawczą 2011/633/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 489).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 1), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/772 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 1).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu »Energia« systemu kolei w Unii (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 179), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/868 z dnia 13 czerwca 2018 r. (Dz.U. L 149 z 14.6.2018, s. 16).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/868 z dnia 13 czerwca 2018 r. (Dz.U. L 149 z 14.6.2018, s. 16).

W Szwajcarii mają zastosowanie następujące przepisy krajowe, o których mowa w art. 6 decyzji nr 2/2019 Wspólnego Komitetu:

— CH-TSI LOC&PAS-001: szerokość nabieżnika ślizgacza;

— CH-TSI LOC&PAS-002: wąskie zwrotnice/testy prowadzenia w zwrotnicach;

— CH-TSI LOC&PAS-003: wąskie zakręty r < 250 m;

— CH-TSI LOC&PAS-004: siła przemieszczenia torów;

— CH-TSI LOC&PAS 005: niedobór przechyłki;

▼B

— CH-TSI LOC&PAS-006: homologacja taboru kolejowego z systemem przechyłu seria N;

— CH-TSI LOC&PAS-007: smarowanie obrzeży kół;

— CH-TSI LOC&PAS-009: emisje spalin z silników z pojazdów z silnikiem cieplnym *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI LOC&PAS-010: Optyczny sygnał ostrzegawczy na czole pociągów: 3 × czerwony;

— CH-TSI LOC&PAS-011: ograniczenie mocy trakcyjnej;

— CH-TSI LOC&PAS-012: admitancja;

— CH-TSI LOC&PAS 013: interakcja: pantograf/sieć trakcyjna;

— CH-TSI LOC&PAS-014: zgodność z urządzeniami do ogłaszania wolnego toru;

— CH-TSI LOC&PAS-017: kontur odniesienia (tor);

— CH-TSI LOC&PAS-018: minimalny promień krzywizny;

— CH-TSI LOC&PAS-019: sygnał »non leading input« dla pojazdu wiodącego *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI LOC&PAS-020: sygnał »sleeping input« w zespole trakcyjnym *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI LOC&PAS-022: reset ręcznego hamulca bezpieczeństwa *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI LOC&PAS-025: zabezpieczenie urządzenia służącego do odłączania urządzenia pokładowego ETCS *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI LOC&PAS-026: zakaz SIGNUM/ZUB w pojazdach wyposażonych w ERTMS/ETCS Baseline 3;

— CH-TSI LOC&PAS-027: zdalne sterowanie ręczne podczas pracy manewrowej (tryb »shunting«) *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI LOC&PAS-028: kontur odniesienia, drzwi;

— CH-TSI LOC&PAS-029: zabezpieczenie przed wykolejeniem Y/Q;

— CH-TSI LOC&PAS-030: stosowanie układów hamulcowych bez tarcia;

— CH-TSI LOC&PAS-031: bezpieczne odcięcie trakcji *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI LOC&PAS-035: wystarczająca skuteczność hamowania podczas hamowania awaryjnego *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI LOC&PAS-037: hamulec roboczy ETCS (service brake) *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

▼B

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu »Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych« systemu kolei w Unii (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 394).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu »Tabor kolejowy – hałas«, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421).

— Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006 (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 438), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/778 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 356).

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 29 z 5.2.2015, s. 3).

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U. L 148 z 13.6.2015, s. 17).

— Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44). W Szwajcarii stosuje się wyłącznie następujące przepisy: art. 7 (ust. 1–3), 8–10, 12, 15, 17, 21 (bez ust. 7), 22–25, 27–42, 44, 45 i 49 oraz załączniki II, III i IV.

— Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102). W Szwajcarii stosuje się wyłącznie następujące przepisy: art. 9, 10 (bez ust. 7), 13, 14 i 17 oraz załącznik III.

— Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów »Sterowanie« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1).

W Szwajcarii mają zastosowanie następujące przepisy krajowe, o których mowa w art. 6 decyzji nr 2/2019 Wspólnego Komitetu:

— CH-TSI CCS-003: aktywacja/dezaktywacja transmisji pakietu 44 do systemów ZUB/SIGNUM;

— CH-TSI CCS-005: certyfikat jakości usługi w odniesieniu do transmisji danych GSM-R *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI CCS-006: utrata sygnału »non leading permitted« w trybie »non leading« *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI CCS-007: wymóg dotyczący krzywych hamowania dla ERTMS/ETCS Baseline 2;

— CH-TSI CCS-008: minimalna implementacja »Change Requests« *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

▼B

— CH-TSI CCS-011: funkcja Euroloop;

— CH-TSI CCS-015: jednoczesne zarządzanie dwoma kanałami danych GSM-R;

— CH-TSI CCS-016: stosowanie parametrów i funkcji właściwych dla państwa *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI CCS-018: zakaz Level STM/NTC w odniesieniu do ZUB/SIGNUM;

— CH-TSI CCS-019: automatyczne wznawianie i wyświetlanie danych dotyczących pociągu *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI CCS-022: cofanie w trybie »Unfitted«;

— CH-TSI CCS-023: wyświetlanie wiadomości tekstowych;

— CH-TSI CCS-024: dane dotyczące pociągu: NC_TRAIN, M_AXLELOAD, V_MAXTRAIN *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI CCS-026: monitorowanie elektroniczne urządzeń torowych z pojazdu;

— CH-TSI CCS-032: wprowadzanie niepowtarzalnego numeru pociągu w urządzeniu pokładowym ETCS i GSM-R CabRadio *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI CCS-033: funkcje GSM-R Voice *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI CCS-034: tryb »Non Leading«;

— CH-TSI CCS-035: teksty do wyświetlania na DMI *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-TSI CCS-038: informacja o znaczącym rozszerzeniu przedziału ufności w odometrii *(przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2020 r.)*;

— CH-CSM-RA-001: koncepcja argumentacji pewności zabezpieczeń na potrzeby uzyskania homologacji ETCS w Szwajcarii;

— CH-CSM-RA-002: wymogi w odniesieniu do prędkości powyżej 200 km na godz.;

— CH-CSM-RA-003: jakość danych dotyczących pociągu.

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz.U. L 90 z 6.4.2018, s. 66).

— Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 16).

— Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 26).

▼B

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 49).

— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/250 z dnia 12 lutego 2019 r. w sprawie wzorów deklaracji WE i certyfikatów dotyczących składników interoperacyjności i podsystemów kolei w oparciu o model deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz w oparciu o procedury weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011 (Dz.U. L 42 z 13.2.2019, s. 9).

— Zalecenie Komisji (UE) 2019/780 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie praktycznych zasad wydawania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 390).

SEKCJA 5 – INNE DZIEDZINY

— Dyrektywa Rady 92/82/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie zbliżenia stawek podatków akcyzowych dla olejów mineralnych (Dz.U. L 316 z 31.10.1992, s. 19).

— Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39).

— Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59.’