

DECYZJA NR 1/2016 KOMITETU DS. TRANSPORTU LĄDOWEGO WSPÓLNOTA/SZWAJCARIA**z dnia 16 grudnia 2015 r.****zmieniającej załączniki 1, 3, 4 i 7 do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie kolejowego i drogowego transportu towarów i osób [2016/122]**

KOMITET,

uwzględniając Umowę między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób (zwaną dalej „Umową”), w szczególności jej art. 52 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Przepisy art. 52 ust. 4 tiret pierwsze umowy stanowią, iż Wspólny Komitet przyjmuje decyzje zmieniające załączniki 1, 3, 4 i 7.
- (2) Załącznik 1 został ostatnio zmieniony decyzją nr 1/2013 wspólnego komitetu z dnia 6 grudnia 2013 r. ⁽¹⁾
- (3) W dziedzinach objętych Umową przyjęto nowe akty prawne Unii Europejskiej. Należy zatem zmienić załączniki 1, 3, 4 i 7 w celu uwzględnienia zmian w odpowiednich aktach prawodawstwa UE. Ze względu na jasność prawa oraz dla uproszczenia wskazane jest, aby zastąpić załączniki 1, 3, 4 i 7 do Umowy tekstem załączników do niniejszej decyzji,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

1. Załącznik 1 do Umowy zastępuje się załącznikiem 1 do niniejszej decyzji.
2. Załącznik 3 do Umowy zastępuje się załącznikiem 2 do niniejszej decyzji.
3. Załącznik 4 do Umowy zastępuje się załącznikiem 3 do niniejszej decyzji.
4. Załącznik 7 do Umowy zastępuje się załącznikiem 4 do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi zarejestrowanymi w Szwajcarii, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, wynosi od 3,5 do 6 ton, obowiązek posiadania licencji przewidzianej w art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 ⁽²⁾ stosuje się dopiero od dnia 1 stycznia 2018 r.

Artykuł 3

Odniesienia do rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 ⁽³⁾ w art. 9 Umowy należy rozumieć jako odniesienia do rozporządzenia (WE) nr 1072/2009, a odniesienia do rozporządzenia Rady (EWG) nr 684/92 ⁽⁴⁾ w art. 17 Umowy należy rozumieć jako odniesienia do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 352 z 24.12.2013, s. 79.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku drogowych przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium państwa członkowskiego lub w transycie przez jedno lub więcej państw członkowskich (Dz.U. L 95 z 9.4.1992, s. 1).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 684/92 z dnia 16 marca 1992 r. w sprawie wspólnych zasad międzynarodowego przewozu osób autokarem i autobusem (Dz.U. L 74 z 20.3.1992, s. 1).

⁽⁵⁾ 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).

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 grudnia 2015 r.

W imieniu Unii Europejskiej

Fotis KARAMITSOS

Przewodniczący

W imieniu Konfederacji Szwajcarskiej

Peter FÜGLISTALER

Przewodniczący Delegacji Szwajcarii

ZAŁĄCZNIK 1

„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 (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 r. (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 r. (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. b) 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 r. (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);
- 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).

SEKCJA 2 – NORMY SOCJALNE

- rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urzędów rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (Dz.U. L 370 z 31.12.1985, s. 8), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1161/2014 z dnia 30 października 2014 r. (Dz.U. L 311 z 31.10.2014, s. 19);

- 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 (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009 z dnia 21 października 2009 r. (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 88);
- 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 dyrektywą Komisji 2009/5/WE z dnia 30 stycznia 2009 r. (Dz.U. L 29 z 31.1.2009, s. 45);
- 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).

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 2014/37/UE Parlamentu Europejskiego i Rady 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 92/24/EWG z dnia 31 marca 1992 r. odnosząca się do urządzeń ograniczenia prędkości lub podobnych wewnętrznych systemów ograniczenia prędkości niektórych kategorii pojazdów silnikowych (Dz.U. L 129 z 14.5.1992, s. 154), zmieniona dyrektywą 2004/11/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. (Dz.U. L 44 z 14.2.2004, s. 19);
- 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 wewnątrzspółnotowym 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);

- 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);
- dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/40/WE z dnia 6 maja 2009 r. w sprawie badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep (przekształcenie) (Dz.U. L 141 z 6.6.2009, s. 12);
- 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 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), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 627/2014 z dnia 12 czerwca 2014 r. (Dz.U. L 174 z 13.6.2014, s. 28).

Transport materiałów niebezpiecznych

- dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie ujednoczonych 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 2014/103/UE z dnia 21 listopada 2014 r. (Dz.U. L 335 z 22.11.2014, s. 15).

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

1. Transport drogowy

Odstępstwa dla Szwajcarii na mocy 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 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 w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2017 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 w sprawie przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR; RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2017 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.

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

Data ważności: 1 stycznia 2017 r.

Odstępstwa dla Szwajcarii na mocy 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 odpadów z gospodarstw domowych zawierających niebezpieczne towary (z gospodarstw domowych) przez eksperta uznanego przez właściwy organ, 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 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 2017 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 wyrobu.

Początkowe odniesienie do ustawodawstwa krajowego: pkt 1.1.3.8 dodatku 1 do rozporządzenia 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 2017 r.

RO – bi – CH – 3

Przedmiot: świadectwo szkolenia ADR dla podróży związanych z transportem uszkodzonych pojazdów, podróży związanych z naprawą, podróży wykonywanych w celu przeprowadzenia przeglądu pojazdu-cysterny/cysterny oraz podróży 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.

Treść ustawodawstwa krajowego: szkolenie i świadectwo w zakresie ADR nie są wymagane dla podróży 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.

Nadal mają zastosowanie wymagania zawarte w dziale 1.3 i pkt 8.2.3.

Data ważności: 1 stycznia 2017 r.

2. Transport kolejowy

Odstępstwa dla Szwajcarii na mocy 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) oraz dodatek 1 rozdział 6.14 rozporządzenia dotyczącego przewozu drogowego towarów niebezpiecznych (SDR, RS 741.621).

Data ważności: 1 stycznia 2017 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: użycie terminu zbiorczego w dokumencie przewozowym oraz załączony 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 2017 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).

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);
- 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 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych (przekształcenie) (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);
- rozporządzenie Komisji (WE) nr 352/2009 z dnia 24 kwietnia 2009 r. w sprawie przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka, o której mowa w art. 6 ust. 3 lit. a) dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 108 z 29.4.2009, s. 4);
- 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);
- 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 Komisji (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), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/302 z dnia 25 lutego 2015 r. (Dz.U. L 55 z 26.2.2015, s. 2);
- decyzja wykonawcza Komisji 2011/633/UE z dnia 15 września 2011 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 256 z 1.10.2011, s. 1);
- 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 2012/88/UE z dnia 25 stycznia 2012 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor kolejowy – hałas« transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 1), 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);
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 3);
- 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) nr 1236/2013 (Dz.U. L 322 z 3.12.2013, s. 23);

- 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. 110);
- 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);
- 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);
- 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).

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).”.
-

ZAŁĄCZNIK 2

„ZAŁĄCZNIK 3

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA

a)

(Papier celulozowy w kolorze jasnoniebieskim Pantone 290 lub kolorze jak najbardziej zbliżonym do niego, o formacie DIN A4, 100 g/m² lub więcej)

(Pierwsza strona licencji)

(Tekst w (jednym z) języku(-ów) urzędowym(-ch) państwa członkowskiego wydającego licencję)

Znak wyróżniający państwo członkowskie ⁽¹⁾ wydające licencję	Nazwa właściwego organu lub podmiotu
---	--------------------------------------

LICENCJA NR ...

lub

UWIERZYTELNIONY ODPIS NR ...

dotycząca międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy

Niniejsza licencja uprawnia ⁽²⁾.....

do wykonywania międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na wszelkich trasach, dla przewozów lub części przewozów realizowanych zarobkowo na terytorium Wspólnoty, jak określono w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych oraz zgodnie z postanowieniami ogólnymi niniejszej licencji.

Uwagi:

Niniejsza licencja jest ważna od	do
--	----------

Wydano w	dnia
----------------	------------

..... ⁽³⁾

⁽¹⁾ Znakami wyróżniającymi państw członkowskich są: (B) Belgia, (BG) Bułgaria (CZ) Republika Czeska, (DK) Dania, (D) Niemcy, (EST) Estonia, (IRL) Irlandia, (GR) Grecja, (E) Hiszpania, (F) Francja, (HR) Chorwacja, (I) Włochy, (CY) Cypr, (LV) Łotwa, (LT) Litwa, (L) Luksemburg, (H) Węgry, (M) Malta, (NL) Niderlandy, (A) Austria, (PL) Polska, (P) Portugalia, (RO) Rumunia, (SLO) Słowenia, (SK) Słowacja, (FIN) Finlandia, (S) Szwecja, (UK) Zjednoczone Królestwo.

⁽²⁾ Imię i nazwisko lub nazwa oraz pełny adres przewoźnika.

⁽³⁾ Podpis i pieczęć właściwego organu lub podmiotu wydającego licencję.

b)

(Druga strona licencji)

(Tekst w (jednym z) języku(-ów) urzędowym(-ch) państwa członkowskiego wydającego licencję)

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Niniejsza licencja została wydana na mocy rozporządzenia (WE) nr 1072/2009.

Niniejsza licencja uprawnia do prowadzenia międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy na wszystkich trasach, dla przewozów lub części przewozów realizowanych zarobkowo na terytorium Wspólnoty, w odpowiednich przypadkach, z zastrzeżeniem warunków określonych w niniejszej licencji:

- w przypadku gdy miejsce wyjazdu i miejsce przyjazdu znajdują się w dwóch różnych państwach członkowskich, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu,
 - z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku, z tranzytem przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich, albo bez takiego tranzytu,
 - między państwami trzecimi z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich,
- a także przejazdy bez ładunku w związku z takimi przewozami.

W przypadku przewozu z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub w odwrotnym kierunku niniejsza licencja jest ważna na część przejazdu realizowaną na terytorium Wspólnoty. Ważna jest w państwie członkowskim załadunku lub rozładunku wyłącznie po zawarciu niezbędnej umowy między Wspólnotą a danym państwem trzecim, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1072/2009.

Licencja jest wydawana na nazwisko/nazwę i nie może być przenoszona na osobę trzecią.

Niniejsze świadectwo może zostać cofnięte przez właściwy organ państwa członkowskiego, który je wydał, w szczególności w przypadku, gdy przewoźnik:

- nie spełnia wszystkich warunków dotyczących korzystania z licencji,
- podał nieprawidłowe informacje w odniesieniu do danych wymaganych do wydania lub przedłużenia ważności licencji.

Oryginał licencji musi być przechowywany przez przewoźnika.

Uwierzytelniony odpis licencji musi być przechowywany w pojeździe ⁽¹⁾. W przypadku zespołu pojazdów licencja musi znajdować się w pojeździe silnikowym. Obejmuje on zespół pojazdów, nawet w przypadku gdy przyczepa lub naczepa nie jest zarejestrowana lub nie posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w imieniu posiadacza licencji lub gdy jest zarejestrowana lub posiada zezwolenia na korzystanie z dróg w innym państwie.

Licencja musi być okazywana na żądanie każdego upoważnionego funkcjonariusza służb kontrolnych.

Posiadacz licencji musi na terytorium każdego z państw członkowskich stosować się do obowiązujących w tym państwie przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, w szczególności dotyczących transportu i ruchu drogowego.”

⁽¹⁾ „Pojazd” oznacza pojazd silnikowy zarejestrowany w państwie członkowskim lub też zespół pojazdów, z pośród których przynajmniej pojazd silnikowy jest zarejestrowany w państwie członkowskim i jest wykorzystywany wyłącznie do przewozu rzeczy.

ZAŁĄCZNIK 3

„ZAŁĄCZNIK 4

PUSTE PRZEWOZY, A TAKŻE PRZEJAZDY BEZ ŁADUNKU W ZWIĄZKU Z TAKIMI PRZEWOZAMI, KTÓRE SĄ Z ZWOLNIONE Z OBOWIĄZKU POSIADANIA JAKICHKOLWIEK LICENCJI CZY ZEZWOLEŃ PRZEWOZOWYCH

1. Przewóz przesyłek pocztowych w ramach systemu świadczenia usługi powszechnej.
2. Przewóz pojazdów uszkodzonych lub zepsutych.
3. Przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony.
4. Przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, pod warunkiem że spełnione są następujące warunki:
 - a) przewożone rzeczy są własnością przedsiębiorstwa lub zostały sprzedane, kupione, oddane w najem lub wynajęte, wyprodukowane, wydobyte, przetworzone lub naprawione przez przedsiębiorstwo;
 - b) celem przejazdu jest przewiezienie rzeczy z lub do przedsiębiorstwa, lub przemieszczenie ich do przedsiębiorstwa lub poza przedsiębiorstwo, na jego własne potrzeby;
 - c) pojazdy silnikowe wykorzystywane do takiego przewozu są prowadzone przez personel zatrudniony lub pozostający do dyspozycji tego przedsiębiorstwa na mocy zobowiązania umownego;
 - d) pojazdy przewożące rzeczy są własnością przedsiębiorstwa, zostały przez nie zakupione na warunkach odroczenia płatności lub są przedmiotem najmu, w tym ostatnim przypadku pod warunkiem że spełniają warunki dyrektywy 2006/1/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾.

Niniejszy przepis nie ma zastosowania do używania pojazdu zastępczego podczas krótkich awarii pojazdu normalnie wykorzystywanego;

 - e) przewóz musi być jedynie działalnością pomocniczą w stosunku do całkowitej działalności przedsiębiorstwa.
5. Przewóz produktów leczniczych, urządzeń i sprzętu oraz innych artykułów niezbędnych do opieki medycznej w nagłych wypadkach (szczególnie w przypadku kłesk żywiołowych)."

⁽¹⁾ 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 (Dz.U. L 33 z 4.2.2006, s. 82).

ZAŁĄCZNIK 4

„ZAŁĄCZNIK 7

MIĘDZYNARODOWE AUTOKAROWE I AUTOBUSOWE PRZEWOZY OSÓB

Artykuł 1

Definicje

Do celów niniejszej Umowy stosuje się następujące definicje:

1. Usługi rozkładowe

1.1. Regularne usługi są to usługi polegające na przewozie osób w określonych odstępach czasu i określonymi trasami, przy założeniu, że pasażerowie są zabierani na z góry określonych przystankach i dowożeni na z góry określone przystanki. Usługi regularne muszą być powszechnie dostępne, z zastrzeżeniem, w stosownych przypadkach, obowiązku rezerwacji.

Na regularny charakter usługi nie mają wpływu żadne zmiany warunków świadczenia usług.

1.2. Usługi, niezależnie do tego, przez kogo są wykonywane, które polegają na przewozie określonych kategorii pasażerów z wykluczeniem innych pasażerów, o ile takie przewozy spełniają warunki określone w punkcie 1.1, uważa się za przewozy regularne. Takie przewozy zwane są dalej »przewozami regularnymi specjalnymi«.

Szczególne usługi regularne obejmują:

- a) przewóz pracowników między miejscem zamieszkania a miejscem pracy;
- b) przewóz uczniów i studentów do instytucji edukacyjnej i powrót z tej instytucji.

Fakt, że usługi szczególne mogą być zróżnicowane w zależności od potrzeb użytkowników, nie ma wpływu na zaliczenie ich do usług regularnych.

1.3. Przy organizacji usług równoległych lub tymczasowych skierowanych do tych samych klientów co istniejące usługi regularne, przy nieobsługiwaniu niektórych przystanków i przy obsłudze dodatkowych przystanków w ramach istniejących usług regularnych obowiązują takie same zasady, jak w odniesieniu do istniejących usług regularnych.

2. Usługi okolicznościowe

2.1. Okolicznościowe usługi to usługi, które nie są objęte definicją usług regularnych, w tym specjalnych usług regularnych, oraz które poza wszystkim charakteryzuje fakt przewożenia grupy pasażerów zebranej z inicjatywy zleceniodawcy lub samego przewoźnika.

Organizacja usług równoległych lub tymczasowych porównywalnych z istniejącymi usługami regularnymi oraz służących tym samym osobom, podobnie jak te drugie zostanie objęta zezwoleniem zgodnie z procedurą zawartą w sekcji I,

2.2. Usługi, określone w pkt 2, nie przestaną być usługami okolicznościowymi wyłącznie z powodu ich świadczenia w określonych odstępach czasu.

2.3. Usługi okazjonalne mogą być świadczone przez grupę przewoźników działających w imieniu tego samego zleceniodawcy.

Nazwy takich przewoźników oraz, gdzie sytuacja tego wymaga, informacje o punktach połączeń na trasie są przekazywane właściwym organom zainteresowanych państw członkowskich Unii Europejskiej oraz Szwajcarii, zgodnie z procedurami, które zostaną ustalone przez Wspólny Komitet.

3. Przewóz na potrzeby własne

Przewóz na potrzeby własne to działalność transportowa prowadzona w celach niekomercyjnych i niezarobkowych przez osoby fizyczne lub prawne, przy czym:

- działalność transportowa jest jedynie działalnością podrzędną dla takiej osoby fizycznej lub prawnej,
- używane pojazdy są własnością tej osoby fizycznej lub prawnej lub zostały przez nią pozyskane na warunkach odroczenia płatności, lub są przedmiotem długoterminowej umowy leasingu, oraz pojazdy te są prowadzone przez członka personelu osoby fizycznej lub osoby prawnej lub przez tę osobę fizyczną lub personel zatrudniony przez dane przedsiębiorstwo lub pozostający w jego dyspozycji na mocy zobowiązania umownego.

Sekcja I

USŁUGI REGULARNE WYMAGAJĄCE ZEZWOLENIA

Artykuł 2

Rodzaj zezwolenia

1. Zezwolenie jest udzielane na rzecz określonego przewoźnika i nie może być przenoszone na osoby trzecie. Jednakże przewoźnik, który otrzymał zezwolenie, może, za zgodą organu, określonego w art. 3 ust. 1 niniejszego załącznika, świadczyć usługi przez podwykonawcę. W takim przypadku w zezwoleniu będzie wskazana nazwa przedsiębiorstwa i jego rola jako podwykonawcy. Podwykonawca musi spełniać warunki określone w art. 17 Umowy.

W przypadku przedsiębiorstw zrzeszonych do celów świadczenia usług regularnych zezwolenie jest wystawiane na nazwy wszystkich przedsiębiorstw. Zostaje ono przekazane przedsiębiorstwu zarządzającemu działalnością, natomiast pozostałe przedsiębiorstwa otrzymują kopie. W zezwoleniu wymienia się nazwy wszystkich przedsiębiorstw.

2. Maksymalny okres ważności zezwolenia wynosi pięć lat.
3. W zezwoleniu określa się:
 - a) rodzaj usługi;
 - b) trasę usługi, szczególnie miejsce odjazdu i miejsce docelowe;
 - c) okres ważności zezwolenia;
 - d) przystanki oraz rozkład jazdy.
4. Zezwolenia muszą być zgodne ze wzorem określonym w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 361/2014 ⁽¹⁾.
5. Zezwolenie uprawnia posiadacza lub posiadaczy do świadczenia usług regularnych na terytoriach Umawiających się Stron.
6. Przewoźnik wykonujący usługi regularne może wykorzystać dodatkowe pojazdy w przypadkach tymczasowych i wyjątkowych.

W takim przypadku przewoźnik musi zagwarantować, że następujące dokumenty znajdują się w pojeździe:

- kopia zezwolenia na świadczenie usługi regularnej;
- kopia umowy między przewoźnikiem wykonującym usługę regularną a przedsiębiorstwem zapewniającym dodatkowe pojazdy lub równoważny dokument;
- uwierzytelniony odpis licencji wspólnotowej w przypadku przewoźników unijnych, lub podobna licencja szwajcarska w przypadku przewoźników szwajcarskich, wydana na rzecz przewoźnika udostępniającego dodatkowe pojazdy w celu świadczenia usługi.

⁽¹⁾ 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).

Artykuł 3

Składanie wniosków o zezwolenie

1. Przewoźnicy z Unii Europejskiej ubiegający się o zezwolenia składają swe wnioski zgodnie z postanowieniami artykułu 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1073/2009⁽¹⁾, a przewoźnicy szwajcarscy ubiegający się o zezwolenia składają swe wnioski zgodnie z postanowieniami rozdziału 3 dekretu z dnia 4 listopada 2009 r. w sprawie koncesji na przewóz osób (OCTV)⁽²⁾. W przypadku usług zwolnionych z obowiązku posiadania zezwolenia w Szwajcarii, lecz objętych tym obowiązkiem w Unii Europejskiej, szwajcarscy przewoźnicy ubiegający się o zezwolenie składają wnioski w tej sprawie do właściwych organów szwajcarskim, jeżeli miejsce odjazdu znajduje się w Szwajcarii.
2. Wnioski muszą być zgodne ze wzorem określonym w rozporządzeniu (UE) nr 361/2014.
3. Ubiegający się o zezwolenie przedkładają wraz z wnioskiem wszelkie informacje dodatkowe, jakie uznają za istotne lub jakie są wymagane przez organ wydający, w szczególności harmonogram kursów umożliwiając monitorowanie przestrzegania przepisów dotyczących czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku, oraz kopię licencji wspólnotowej upoważniającej do międzynarodowego zarobkowego drogowego przewozu osób w przypadku przewoźników unijnych, a w przypadku przewoźników szwajcarskich, podobnej licencji szwajcarskiej wydanej przewoźnikowi wykonującemu usługi regularne.

Artykuł 4

Procedura wydawania zezwoleń

1. Zezwolenia są wydawane w porozumieniu z właściwymi organami Umawiających się Stron, na których terytorium pasażerowie są zabierani lub dowożeni. Organ wydający przekazuje takim organom — jak również właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej, przez których terytoria przebiega trasa, chociaż nie są tam zabierani ani dowożeni pasażerowie — kopię wniosku wraz z kopiami wszelkich innych istotnych dokumentów i ich oceną.
2. Właściwe organy Szwajcarii i państw członkowskich Unii Europejskiej, do których zwrócono się o wydanie zgody, zawiadamiają organ wydający o swojej decyzji w sprawie wniosku w terminie dwóch miesięcy. Bieg tego terminu rozpoczyna się w dniu otrzymania wniosku o wydanie zgody określonym na potwierdzeniu odbioru. Jeśli w tym terminie organy wydające nie otrzymają żadnej odpowiedzi, uważa się, że organy, do których wystąpiono o wydanie opinii, wyrażają zgodę, i organy wydające wydają zezwolenie. Jeśli decyzja otrzymana od właściwych organów Umawiających się Stron, do których zwrócono się o wydanie zgody, jest negatywna, zawiera ona należyte uzasadnienie.
3. Z zastrzeżeniem ust. 7 i 8 organy wydające podejmują decyzję w sprawie wniosku w terminie czterech miesięcy od daty złożenia wniosku przez przewoźnika.
4. Zezwolenie jest wydawane, z wyjątkiem przypadków, gdy:
 - a) wnioskodawca nie jest w stanie świadczyć usługi będącej przedmiotem wniosku, korzystając z pojazdów będących bezpośrednio w jego dyspozycji;
 - b) w przeszłości wnioskodawca nie zastosował się do krajowych bądź międzynarodowych przepisów prawnych o transporcie drogowym, a w szczególności warunków i wymogów dotyczących zezwoleń na świadczenie usług pasażerskich na drogach międzynarodowych, lub w poważny sposób naruszył przepisy prawne odnośnie do transportu drogowego, szczególnie w odniesieniu do zasad mających zastosowanie do pojazdów, prowadzenia pojazdów oraz czasu trwania odpoczynku dla kierowców;
 - c) w przypadku wniosku o przedłużenie ważności zezwolenia nie zostały spełnione warunki zezwolenia;
 - d) właściwy organ Umawiającej się Strony zdecyduje na podstawie szczegółowej analizy, że dana usługa poważnie wpłynęłaby na danych bezpośrednich odcinkach na rentowność porównywalnej usługi świadczonej w ramach jednej lub większej liczby umów o usługi publiczne zgodnie z prawem obowiązującym dla Umawiającej się Strony. W takim przypadku właściwy organ określa kryteria o niedyskryminującym charakterze w celu stwierdzenia, czy usługa, której dotyczy wniosek, poważnie wpłynęłaby na rentowność wyżej wspomnianej porównywalnej usługi, i na żądanie Wspólnego Komitetu powiadamia go o nich;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ RS/SR/745.11.

- e) właściwy organ Umawiającej się Strony stwierdzi na podstawie szczegółowej analizy, że głównym celem usługi nie jest przewóz osób między przystankami położonymi w różnych Umawiających się Stronach.

W przypadku gdy istniejąca międzynarodowa usługa przewozu autokarowego lub autobusowego poważnie wpływa na rentowność porównywalnej usługi świadczonej w ramach jednej lub większej liczby umów o usługi publiczne, zgodnie z prawem jednej z Umawiających się Stron, na danych bezpośrednich odcinkach, z wyjątkowych przyczyn, których nie można było przewidzieć w chwili wydawania zezwolenia, właściwy organ Umawiającej się Strony może, za zgodą Wspólnego Komitetu, zawiesić lub cofnąć zezwolenie na świadczenie międzynarodowej usługi przewozu autobusowego lub autokarowego po powiadomieniu przewoźnika z sześciomiesięcznym wyprzedzeniem.

Fakt, że wnioskodawca oferuje ceny niższe niż inni przewoźnicy drogowi, albo fakt, że dane połączenie jest już obsługiwane przez innych przewoźników drogowych, nie może sam w sobie stanowić uzasadnienia dla odrzucenia wniosku.

5. Organ wydający może odrzucić wniosek jedynie z powodów zgodnych z niniejszą umową.
6. Jeżeli procedura mająca na celu osiągnięcie porozumienia, o którym mowa w ust. 1, nie pozwoli go osiągnąć, sprawa może zostać przekazana Wspólnemu Komitetowi.
7. Wspólny Komitet podejmuje — możliwie jak najszybciej — decyzję, która wchodzi w życie trzydzieści dni po jej notyfikowaniu Szwajcarii i zainteresowanym państwem członkowskim.
8. Po zakończeniu procedury przewidzianej w niniejszym artykule organy wydające zawiadamiają wszystkie organy określone w ust. 1, o swojej decyzji poprzez rozesłanie im kopii zezwolenia.

Artykuł 5

Wydanie zezwolenia i przedłużenie jego ważności

1. Po zakończeniu procedury określonej w art. 4 niniejszego załącznika organ wydający udziela zezwolenia lub w odpowiedniej formie odmawia udzielenia zezwolenia.
2. Decyzja o odrzuceniu wniosku musi zawierać uzasadnienie. Umawiające się Strony zapewniają przedsiębiorstwom transportowym możliwość złożenia zażalenia, w przypadku gdy ich wniosek został rozpatrzony odmownie.
3. Artykuł 4 niniejszego załącznika stosuje się odpowiednio do wniosków o przedłużenie ważności zezwoleń lub o zmianę warunków, na jakich świadczone muszą być usługi wymagające zezwolenia.

W przypadkach nieznacznych zmian w warunkach prowadzenia działalności, szczególnie przy dostosowaniu częstotliwości, wysokości opłat lub rozkładów jazdy, organ wydający obowiązany jest jedynie do przekazania właściwym organom drugiej Umawiającej się Strony informacji dotyczącej zmiany.

Artykuł 6

Wygaśnięcie zezwolenia

W przypadku wygaśnięcia zezwolenia należy zastosować procedurę zgodną z przepisami art. 10 rozporządzenia (WE) nr 1073/2009 oraz art. 46 OCTV.

Artykuł 7

Obowiązki przewoźników

1. Z wyjątkiem przypadków siły wyższej, do czasu wygaśnięcia zezwolenia przedsiębiorca jest obowiązany do podjęcia wszelkich środków w celu zagwarantowania usług transportowych spełniających normy ciągłości, regularności i zdolności przewozowych, a także spełniania innych warunków, określonych przez właściwy organ zgodnie z art. 2 ust. 3 niniejszego załącznika.
2. Przewoźnik obowiązany jest podawać do wiadomości trasę przejazdu, przystanki, rozkład jazdy, wysokości opłat oraz inne warunki przewozu w sposób zapewniający wszystkim użytkownikom łatwy dostęp do informacji.
3. Szwajcaria i zainteresowane państwa członkowskie Unii Europejskiej mają możliwość dokonywania zmian warunków prowadzenia działalności dotyczących usługi regularnej za wspólnym porozumieniem i w porozumieniu z posiadaczem zezwolenia.

Sekcja II

USŁUGI OKAZJONALNE I INNE USŁUGI NIEWYMAGAJĄCE ZEZWOLENIA

Artykuł 8

Dokument kontrolny

1. Usługi, o których mowa w art. 18 ust. 1 Umowy, wykonywane są na podstawie dokumentu kontrolnego (formularza przejazdu).
2. Przewoźnik wykonujący usługi okolicznościowe wypełnia formularz przejazdowy przed każdą podróżą.
3. Książki formularzy przejazdu są dostarczane przez właściwe organy Szwajcarii i państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym przewoźnik ma siedzibę, lub przez instytucje wyznaczone przez te organy.
4. Wzór dokumentu kontrolnego oraz sposób jego stosowania określa rozporządzenie (UE) nr 361/2014.
5. W przypadku usług objętych art. 18 ust. 2, za dokument kontrolny służy dokument umowy lub jego uwierzytelniony odpis.

Artykuł 9

Poświadczenie

Poświadczenie przewidziane w art. 18 ust. 6 Umowy, wydawane jest przez właściwy organ Szwajcarii lub państwa członkowskiego Unii Europejskiej, w którym zarejestrowany jest pojazd.

Jest ono zgodne ze wzorem określonym w rozporządzeniu (UE) nr 361/2014.

Sekcja III

KONTROLE I SANKCJE

Artykuł 10

Bilety na przejazd

1. Przewoźnicy wykonujący usługi regularne, z wyłączeniem szczególnych usług regularnych, wystawiają bilet na przejazd indywidualny albo grupowy, określający:
 - miejsce odjazdu i miejsce docelowe, a także, w stosownych przypadkach, przejazd powrotny;
 - okres ważności biletu,
 - opłatę za przejazd.
2. Bilet transportowy przewidziany w ust. 1 należy okazywać na żądanie każdego upoważnionego urzędnika kontroli.

Artykuł 11

Kontrola na drogach i w przedsiębiorstwach

1. W przypadku prowadzenia transportu zarobkowego w pojeździe muszą znajdować się i zostać okazane na żądanie uprawnionych funkcjonariuszy kontroli uwierzytelniony odpis licencji wspólnotowej w przypadku przewoźników unijnych, lub podobna licencja szwajcarska w przypadku przewoźników szwajcarskich, oraz, w zależności od charakteru usługi, zezwolenie (lub jego uwierzytelniony odpis) lub formularz przejazdu.

W przypadku przewozu na własny rachunek świadectwo (lub jego uwierzytelniony odpis) musi znajdować się w pojeździe i zostać okazane na żądanie uprawnionych funkcjonariuszy kontroli.

2. Przewoźnicy obsługujący międzynarodowy autobusowy i autokarowy przewóz osób umożliwiają przeprowadzenie wszelkich kontroli mających na celu zapewnienie prawidłowego wykonywania przewozów, szczególnie w odniesieniu do czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku.

Artykuł 12

Wzajemna pomoc i sankcje

1. Właściwe organy Umawiających się Stron wspierają się wzajemnie w zapewnianiu stosowania przepisów przewidzianych w niniejszym załączniku i monitorowania ich. Dokonują one wymiany informacji poprzez krajowe punkty kontaktowe ustanowione zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009 ⁽¹⁾.
2. Właściwy organ Umawiającej się Strony, gdzie znajduje się siedziba przewoźnika cofają licencję wspólnotową w przypadku przewoźników z Unii Europejskiej, lub podobną licencję szwajcarską w przypadku przewoźników szwajcarskich, jeśli posiadacz licencji:
 - a) przestał spełniać warunki określone w art. 17 ust. 1 Umowy; lub
 - b) podał nieprawdziwe informacje dotyczące danych wymaganych do wydania licencji wspólnotowej w przypadku przewoźników z Unii Europejskiej, lub podobnej licencji szwajcarskiej w przypadku przewoźników szwajcarskich.
3. Organy wydające wycofają zezwolenie, jeśli posiadacz zezwolenia przestał spełniać warunki, na podstawie których zezwolenie zostało wydane zgodnie z niniejszą Umową, szczególnie jeśli wymagają tego właściwe organy państwa członkowskiego, w którym przewoźnik ma siedzibę. Zawiadamiają o tym niezwłocznie właściwe organy drugiej Umawiającej się Strony.
4. W przypadku poważnego naruszenia przepisów dotyczących transportu oraz zasad bezpieczeństwa drogowego, w szczególności norm mających zastosowanie do pojazdów, okresu prowadzenia pojazdu oraz odpoczynku dla kierowców oraz odnośnie do nieuprawnionego świadczenia równoległych lub tymczasowych usług określonych w art. 1 pkt 2.1, właściwe organy Umawiającej się Strony, gdzie ma siedzibę przewoźnik, który popełnił naruszenie, mogą w szczególności wycofać licencję wspólnotową w przypadku przewoźników z Unii Europejskiej, lub podobną licencję szwajcarską w przypadku przewoźników szwajcarskich, lub mogą czasowo lub częściowo wycofać uwierzytelnione odpisy licencji wspólnotowej przewoźników z Unii Europejskiej, lub podobnej licencji szwajcarskiej przewoźników szwajcarskich.

Sankcje te są ustalane odpowiednio do wagi naruszenia popełnionego przez posiadacza licencji wspólnotowej w przypadku przewoźnika z Unii Europejskiej, lub podobnej licencji szwajcarskiej w przypadku przewoźnika szwajcarskiego, oraz do całkowitej liczby posiadanych przez niego w związku z międzynarodowym ruchem drogowym uwierzytelnionych odpisów tej licencji.

Właściwe organy Umawiającej się Strony siedziby informują właściwe organy Umawiającej się Strony, w której stwierdzono naruszenia, tak szybko jak to możliwe, i nie później niż w ciągu sześciu tygodni od wydania ostatecznej decyzji w danej sprawie, czy należy nałożyć sankcje i które z sankcji przewidzianych powyżej zostały już nałożone. Jeżeli takie sankcje nie zostały nałożone, właściwe organy Umawiającej się Strony podają tego powody.

5. W przypadku gdy właściwe organy Umawiającej się Strony uzyskały informację o poważnym naruszeniu niniejszego załącznika lub przepisów w zakresie transportu drogowego przez przewoźnika niemającego tam siedziby, Umawiająca się Strona, na której terytorium naruszenie zostało stwierdzone, przekazuje możliwie jak najszybciej, lecz nie później niż w terminie sześciu tygodni od ostatecznej decyzji, właściwym organom Umawiającej się Strony, w którym przewoźnik ma siedzibę, następujące informacje:
 - a) opis naruszenia oraz datę i godzinę jego popełnienia;
 - b) kategorię, rodzaj oraz wagę naruszenia; oraz
 - c) nałożone i wykonane sankcje.

Właściwe organy przyjmującej Umawiającej się Strony mogą zażądać od właściwych organów Umawiającej się Strony siedziby nałożenia sankcji administracyjnych zgodnie z ust. 4.

6. Umawiające się Strony zapewniają przewoźnikom prawo do odwołania od sankcji administracyjnych nałożonych na nich zgodnie z niniejszym artykułem.

⁽¹⁾ 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).

*Artykuł 13***Wpis do krajowych rejestrów elektronicznych**

Umawiające się Strony zapewniają wpisanie do krajowego rejestru elektronicznego wszelkich poważnych naruszeń przepisów wspólnotowych w zakresie transportu drogowego, za które odpowiedzialni są przewoźnicy mający siedzibę na ich terytorium, które to naruszenia doprowadziły do nałożenia sankcji przez właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub Szwajcarii lub do czasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej lub podobnej licencji Szwajcarskiej lub jej kopii poświadczonej za zgodność z oryginałem. Wpisy do rejestru dotyczące tymczasowego lub trwałego cofnięcia licencji wspólnotowej, w przypadku przewoźników unijnych, lub podobnej licencji szwajcarskiej w przypadku przewoźników szwajcarskich pozostają w bazie danych przez okres co najmniej dwóch lat od daty upływu okresu cofnięcia w przypadku cofnięcia tymczasowego, lub od daty cofnięcia w przypadku cofnięcia trwałego.”
