

**DECYZJA NR 2/2016 KOMITETU DS. TRANSPORTU LĄDOWEGO WSPÓLNOTA/SZWAJCARIA**  
**z dnia 10 czerwca 2016 r.**

**zmieniająca załącznik 1 do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską**  
**w sprawie kolejowego i drogowego transportu towarów i osób [2016/1119]**

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) Artykuł 52 ust. 4 tiret pierwsze Umowy stanowi, iż decyzje dotyczące zmian do załącznika 1 przyjmuje wspólny komitet.
- (2) Załącznik 1 został ostatnio zmieniony decyzją nr 1/2015 wspólnego komitetu z dnia 16 grudnia 2015 r. <sup>(1)</sup>.
- (3) W dziedzinach objętych Umową przyjęto nowe akty prawne Unii Europejskiej. Należy zatem zmienić tekst załącznika 1 w celu uwzględnienia zmian w odpowiednich aktach prawodawstwa Unii Europejskiej. Ze względu na jasność prawa oraz na potrzeby uproszczenia wskazane jest, aby zastąpić załącznik 1 do Umowy tekstem załącznika do niniejszej decyzji,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

*Artykuł 1*

Załącznik 1 do Umowy zastępuje się załącznikiem do niniejszej decyzji.

*Artykuł 2*

Do celów dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady <sup>(2)</sup> uznaje się na zasadzie wzajemności licencje maszynisty, jak również świadectwa uzupełniające wydane zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) i b) tej dyrektywy.

*Artykuł 3*

Zgodnie z art. 22 ust. 1 dyrektywy 2007/59/WE właściwe organy Szwajcarii i państw członkowskich Unii Europejskiej prowadzą rejestry licencji i dostarczają, na uzasadniony wniosek, informacji o statusie takich licencji. Na uzasadniony wniosek informacje te udostępnia się również każdemu pracodawcy maszynistów.

*Artykuł 4*

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

Sporządzono w Bernie dnia 10 czerwca 2016 r.

*W imieniu Konfederacji Szwajcarskiej*  
Peter FÜGLISTALER  
Przewodniczący

*W imieniu Unii Europejskiej*  
Fotis KARAMITSOS  
Szef Delegacji Unii Europejskiej

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 23 z 29.1.2016, s. 82 (sprostowanie Dz.U. L 33 z 10.2.2016, s. 38).

<sup>(2)</sup> 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).

## 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).
- 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 urządzeń 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 Parlamentu Europejskiego i Rady 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 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/EWG 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 zdatości 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 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 niniejszej 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 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 niniejszej 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 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 niniejszej 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 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 niniejszej 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 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 niniejszej 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 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 niniejszej 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 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.

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

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 niniejszej 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 rozdział 6.14 dodatku 1 do rozporządzenia dotyczącego 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 niniejszej 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 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).

#### 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/WE 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) zmieniona dyrektywą Komisji 2014/82/UE z dnia 24 czerwca 2014 r. (Dz.U. L 184 z 25.6.2014, s. 11).
- 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).
- 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).
- 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), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 2015/302 z dnia 25 lutego 2015 r. (Dz.U. L 55 z 26.2.2015, s. 2).
- 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. 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) nr 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).
- 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. 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).
- 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).

## 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).”.
-