

DECYZJA NR 1/2013 KOMITETU DS. TRANSPORTU LĄDOWEGO WSPÓLNOTA/SZWAJCARIA**z dnia 6 grudnia 2013 r.****zmieniająca załącznik 1 do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie kolejowego i drogowego transportu towarów i osób**

(2013/804/UE)

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 wspólny komitet powinien przyjmować decyzje dotyczące zmian do załącznika 1.
- (2) Załącznik 1 został ostatnio zmieniony decyzją nr 1/2010 wspólnego komitetu z dnia 22 grudnia 2010 r.
- (3) W dziedzinach objętych Umową przyjęto nowe akty prawne Unii Europejskiej. Należy zatem zmienić załącznik 1 w celu uwzględnienia zmian w odpowiednich aktach prawodawstwa UE. Ze względu na jasność prawa oraz dla 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

1. Do celów dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ uznaje się na zasadzie wzajemności:

- a) certyfikaty bezpieczeństwa przyznane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 ust. 2 lit. a);
- b) krajowe organy ds. bezpieczeństwa ustanowione w Konfederacji Szwajcarskiej oraz w Unii Europejskiej zgodnie z art. 16.

(¹) 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).

2. Zgodnie z art. 8 ust. 2 i 4 dyrektywy 2004/49/WE, Konfederacja Szwajcarska i Unia Europejska informują się nawzajem o krajowych przepisach bezpieczeństwa oraz powiadamiają się regularnie o wszelkich ich zmianach, aby można je było udostępnić branży oraz przewoźnikom.

Artykuł 3

1. Do celów dyrektywy 2008/57/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽²⁾ uznaje się na zasadzie wzajemności:

- a) deklaracje zgodności lub przydatności do stosowania przewidziane w art. 11 i określone w załączniku IV, które zostały wystawione przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela;
- b) certyfikaty weryfikacji przewidziane w pkt 2.3 załącznika VI, które zostały wydane przez jednostki notyfikowane, akredytowane lub uznane w Szwajcarii lub w państwie członkowskim Unii Europejskiej;
- c) deklaracje weryfikacji przewidziane w art. 18 ust. 1 i określone w załączniku V, które zostały wystawione przez podmiot zamawiający lub przez producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela;
- d) zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów lub pojazdów, w tym zezwolenia wydane przed dniem 19 lipca 2008 r., w szczególności na podstawie RIC oraz RIV, a także zezwolenia na dopuszczenie typów pojazdów do eksploatacji wydane przez krajowy organ ds. bezpieczeństwa na podstawie rozdziału V;
- e) wykaz jednostek odpowiedzialnych za ocenę zgodności w Konfederacji Szwajcarskiej oraz w Unii Europejskiej, przewidzianych w art. 28.

2. Zgodnie z art. 9 ust. 2 i art. 17 ust. 3 dyrektywy 2008/57/WE, Konfederacja Szwajcarska i Unia Europejska informują się nawzajem o krajowych przepisach technicznych i eksploatacyjnych, które uzupełniają odpowiednie przepisy UE lub odbiegają od nich, oraz powiadamiają się nawzajem regularnie o wszelkich ich zmianach.

(²) 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).

3. Zgodnie z art. 28 ust. 1 dyrektywy 2008/57/WE, Konfederacja Szwajcarska zgłasza Komisji Europejskiej jednostki odpowiedzialne za ocenę zgodności, ustanowione w Konfederacji Szwajcarskiej. Komisja Europejska publikuje te informacje na swojej stronie internetowej, przedstawiając wykaz tych organów (system informacyjny NANDO).

Artykuł 4

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2014 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 6 grudnia 2013 r.

W imieniu Unii Europejskiej
Przewodniczący
Fotis KARAMITSOS

W imieniu Konfederacji Szwajcarskiej
Szef Delegacji Szwajcarii
Peter FÜGLISTALER

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK 1

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE

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 Rady 96/26/WE z dnia 29 kwietnia 1996 r. w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego transportu rzeczy i przewoźnika drogowego transportu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadanie kwalifikacji, mająca na celu ułatwienie tym przewoźnikom korzystania z prawa swobody przedsiębiorczości w dziedzinie transportu krajowego i międzynarodowego (Dz.U. L 124 z 23.5.1996, s. 1), ostatnio zmieniona dyrektywą Rady 98/76/WE z dnia 1 października 1998 r. (Dz.U. L 277 z 14.10.1998, s. 17).

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 1266/2009 z dnia 16 grudnia 2009 r. (Dz.U. L 339 z 22.12.2009, s. 3).
- Rozporządzenie (WE) nr 484/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 r. zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 w celu wprowadzenia zaświadczeń dla kierowców (Dz.U. L 76 z 19.3.2002, s. 1).

Do celów niniejszej Umowy:

- a) zastosowanie ma wyłącznie art. 1 rozporządzenia (WE) nr 484/2002;
 - b) Wspólnota Europejska i Konfederacja Szwajcarska zwalniają z obowiązku posiadania zaświadczenia dla kierowcy obywateli Konfederacji Szwajcarskiej, państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej i państw wchodzących w skład Europejskiego Obszaru Gospodarczego;
 - c) Konfederacja Szwajcarska może zwolnić z obowiązku posiadania zaświadczenia dla kierowcy obywateli państw innych niż państwa wymienione w lit. b) jedynie po uprzedniej konsultacji ze Wspólnotą Europejską i po uzyskaniu jej zgody.
- 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 Rady (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).
 - 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), zmieniona dyrektywą 2003/20/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 kwietnia 2003 r. (Dz.U. L 115 z 9.5.2003, s. 63).
- 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 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).
- 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), zmienione przez rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, 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 64/2012 z dnia 23 stycznia 2012 r. (Dz.U. L 28 z 31.1.2012, s. 1).

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 2012/45/UE z dnia 3 grudnia 2012 r. (Dz.U. L 332 z 4.12.2012, s. 18).

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 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 prawodawstwa 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 prawodawstwa 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 niniejszej dyrektywy: punkty 1.1.3.6 i 5.4.1.

Treść załącznika do dyrektywy: Wymóg posiadania dokumentu przewozowego.

Treść prawodawstwa 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 prawodawstwa 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 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 prawodawstwa 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 prawodawstwa 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 niniejszej dyrektywy: punkty 2, 4.1.10, 5.2 i 5.4.

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

Treść prawodawstwa 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 prawodawstwa 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 niniejszej dyrektywy: punkty 2.1.2, 5.4.

Treść załącznika do dyrektywy: Klasyfikacja i dokumentacja.

Treść prawodawstwa 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 prawodawstwa 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 niniejszej dyrektywy: pkt 8.2.1.

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

Treść prawodawstwa 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 prawodawstwa 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 określone w punktach 1.3 i 8.2.3 mają w dalszym ciągu zastosowanie.

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 wspomnianej dyrektywy: 6,8.

Treść załącznika do dyrektywy: Przepisy dotyczące budowy cystern.

Treść prawodawstwa 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 prawodawstwa 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 wspomnianej dyrektywy: pkt 5.4.1.1.1.

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

Treść prawodawstwa krajowego: Użycie terminu zbiorczego w dokumencie przewozowym oraz załączony wykaz zawierający informacje wymagane zgodnie z powyższym.

Początkowe odniesienie do prawodawstwa 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 2009/149/WE z dnia 27 listopada 2009 r. (Dz.U. L 313 z 28.11.2009, s. 65).
- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 62/2006 z dnia 23 grudnia 2005 r. dotyczące technicznej specyfikacji dla interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 13 z 18.1.2006, s. 1), zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 328/2012 z dnia 17 kwietnia 2012 r. (Dz.U. L 106 z 18.4.2012, s. 14).
- 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 2013/9/UE z dnia 11 marca 2013 r. (Dz.U. L 68 z 12.3.2013, s. 55).
- Decyzja Komisji 2008/163/WE z dnia 20 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu »Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych« transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 64 z 7.3.2008, s. 1), ostatnio zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).
- Decyzja Komisji 2008/164/WE z dnia 21 grudnia 2007 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu »Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się« transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 64 z 7.3.2008, s. 72), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).
- Decyzja Komisji 2008/232/WE z dnia 21 lutego 2008 r. dotycząca specyfikacji technicznej interoperacyjności podsystemu »Tabor« transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.U. L 84 z 26.3.2008, s. 132), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, 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 2011/229/UE z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor kolejowy – hałas« transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 99 z 13.4.2011, s. 1), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).
- Decyzja Komisji 2011/274/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności podsystemu »Energia« transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 126 z 14.5.2011, s. 1), zmieniona decyzją Komisji 2012/464/UE z dnia 23 lipca 2012 r. (Dz.U. L 217 z 14.8.2012, s. 20).
- 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).
- Decyzja Komisji 2011/291/UE z dnia 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski« w transeuropejskim systemie kolei konwencjonalnych (Dz.U. L 139 z 26.5.2011, s. 1), ostatnio 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 665/2012 z dnia 20 lipca 2012 r. (Dz.U. L 194 z 21.7.2012, s. 1).

- 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. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów »Sterowanie« transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 1).
- 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).
- 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).

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