

## AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

### DECYZJA nr 1/2021 KOMITETU DS. TRANSPORTU LĄDOWEGO WSPÓLNOTA/SZWAJCARIA z dnia 30 czerwca 2021 r.

**zmieniająca załącznik 1 do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób oraz decyzję nr 2/2019 Komitetu w sprawie środków przejściowych służących utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską [2021/1171]**

KOMITET,

uwzględniając Umowę z dnia 21 czerwca 1999 r. między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób <sup>(1)</sup> (zwaną dalej „Umową”), w szczególności jej art. 52 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 51 ust. 2 Umowy Komitet ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria (dalej „Wspólny Komitet”) monitoruje i egzekwuje postanowienia Umowy oraz wprowadza w życie klauzule dotyczące dostosowania i przeglądu, o których mowa w jej art. 52 i 55.
- (2) Zgodnie z art. 52 ust. 4 Umowy Wspólny Komitet przyjmuje, między innymi, decyzje zmieniające załącznik 1 w celu uwzględnienia w nim, w razie potrzeby i na zasadzie wzajemności, zmian wprowadzonych w przedmiotowych przepisach lub podejmuje decyzje dotyczące wszelkich innych środków służących zapewnieniu właściwego funkcjonowania Umowy.
- (3) Szwajcaria zamierza stosować przepisy prawne równoważne z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 <sup>(2)</sup> i dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 <sup>(3)</sup>. Decyzją nr 2/2019 z dnia 13 grudnia 2019 r. <sup>(4)</sup> Wspólny Komitet, z jednej strony, zmienił załącznik 1 do Umowy w celu uwzględnienia w nim nowych materialnych przepisów tych dyrektyw, a z drugiej strony przyjął przepisy przejściowe w celu utrzymania płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską w oczekiwaniu na zmianę Umowy zgodnie z obowiązującymi procedurami. Te przepisy przejściowe pierwotnie miały zastosowanie do dnia 31 grudnia 2020 r. Decyzją nr 2/2020 z dnia 11 grudnia 2020 r. <sup>(5)</sup> Wspólny Komitet przedłużył termin do dnia 31 grudnia 2021 r.
- (4) Termin poddania przeglądowi niektórych szwajcarskich przepisów krajowych wymienionych w załączniku 1 do Umowy, które mogłyby być niezgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, i które należy poddać przeglądowi w celu ich zniesienia, zmiany lub utrzymania, należy ustalić na dzień następnego posiedzenia Komitetu, a najpóźniej na dzień 31 grudnia 2021 r.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 91.

<sup>(2)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44).

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102).

<sup>(4)</sup> Dz.U. L 13 z 17.1.2020, s. 43.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 15 z 18.1.2021, s. 34.

- (5) W załączniku 1 do Umowy należy wymienić przypadki szczególne, o których mowa w art. 4 ust. 5 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797, które mogą być przewidziane dla każdej technicznej specyfikacji interoperacyjności w celu zachowania, we właściwy sposób, zgodności istniejącego systemu kolei, zarówno pod względem sieci, jak i pojazdów.

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

*Artykuł 1*

Załącznik 1 do Umowy zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej decyzji.

*Artykuł 2*

Art. 6 ust. 3 decyzji 2/2019 Wspólnego Komitetu z dnia 13 grudnia 2019 r. otrzymuje brzmienie:

„3. Załącznik 1 określa mające zastosowanie przepisy krajowe i szczególne przypadki, które mogą być niezgodne z prawem UE. Jeżeli do dnia 31 grudnia 2021 r. nie zostanie stwierdzona zgodność z prawem Unii, wspomniane przepisy krajowe i szczególne przypadki nie mogą być dłużej stosowane, chyba że Wspólny Komitet postanowi inaczej.”.

*Artykuł 3*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Bruksela, dnia 30 czerwca 2021 r.

W imieniu Unii Europejskiej  
Przewodniczący  
Kristian SCHMIDT

W imieniu Konfederacji Szwajcarskiej  
Przewodniczący Delegacji Szwajcarii  
Peter FÜGLISTALER

—

## ZAŁĄCZNIK

## „ZAŁĄCZNIK I

**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 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 świadectwa kierowcy wszystkich obywateli Konfederacji Szwajcarskiej, państw członkowskich Unii Europejskiej i państw wchodzących w skład Europejskiego Obszaru Gospodarczego;
  - b) Konfederacja Szwajcarska może zwolnić z obowiązku posiadania świadectwa 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 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).
- Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 w odniesieniu do klasyfikacji poważnych naruszeń przepisów unijnych, które mogą prowadzić do utraty dobrej reputacji przez przewoźnika drogowego, oraz zmieniające załącznik III do dyrektywy 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 74 z 19.3.2016, s. 8).

## Sekcja 2 – Normy socjalne

- Dyrektywa 2002/15/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 marca 2002 r. w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego (Dz.U. L 80 z 23.3.2002, s. 35).
- Dyrektywa 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniająca rozporządzenie (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EWG i uchylająca dyrektywę Rady 76/914/EWG (Dz.U. L 226 z 10.9.2003, s. 4).
- Rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98, jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).
- Dyrektywa 2006/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie minimalnych warunków wykonania rozporządzeń Rady (EWG) nr 3820/85 i (EWG) nr 3821/85 dotyczących przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym oraz uchylająca dyrektywę Rady 88/599/EWG (Dz.U. L 102 z 11.4.2006, s. 35), ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/403 z dnia 18 marca 2016 r. (Dz.U. L 74 z 19.3.2016, s. 8).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 581/2010 z dnia 1 lipca 2010 r. w sprawie maksymalnych okresów na wczytanie odpowiednich danych z jednostek pojazdowych oraz kart kierowców (Dz.U. L 168 z 2.7.2010, s. 16).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 z dnia 4 lutego 2014 r. w sprawie tachografów stosowanych w transporcie drogowym i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego (Dz.U. L 60 z 28.2.2014, s. 1).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/68 z dnia 21 stycznia 2016 r. w sprawie wspólnych procedur i specyfikacji koniecznych do wzajemnego połączenia elektronicznych rejestrów kart kierowcy (Dz.U. L 15 z 22.1.2016, s. 51), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/1503 z dnia 25 sierpnia 2017 r. (Dz.U. L 221 z 26.8.2017, s. 10).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 165/2014 ustanawiającego wymogi dotyczące budowy, sprawdzania, instalacji, użytkowania i naprawy tachografów oraz ich elementów składowych (Dz.U. L 139 z 26.5.2016, s. 1), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/502 z dnia 28 lutego 2018 r. (Dz.U. L 85 z 28.3.2018, s. 1).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/548 z dnia 23 marca 2017 r. ustanawiające standardowy formularz pisemnego oświadczenia w sprawie usunięcia lub naruszenia plomby tachografu (Dz.U. L 79 z 24.3.2017, s. 1).
- Decyzja Komisji (UE) 2017/1013 z dnia 30 marca 2017 r. ustalająca znormalizowany formularz sprawozdawczy przewidziany w art. 17 rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 153 z 16.6.2017, s. 28).

## Sekcja 3 – Normy techniczne

### Pojazdy silnikowe

- Dyrektywa Rady 70/157/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do dopuszczalnego poziomu hałasu i układu wydechowego pojazdów silnikowych (Dz.U. L 42 z 23.2.1970, s. 16), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2007/34/WE z dnia 14 czerwca 2007 r. (Dz.U. L 155 z 15.6.2007, s. 49).
- Dyrektywa Rady 88/77/EWG Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 3 grudnia 1987 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do działań, jakie mają zostać podjęte przeciwko emisji zanieczyszczeń gazowych i pyłowych przez silniki wysokoprężne stosowane w pojazdach oraz emisji zanieczyszczeń gazowych z silników z wymuszonym zapłonem napędzanych gazem ziemnym lub gazem płynnym stosowanych w pojazdach (Dz.U. L 36 z 9.2.1988, s. 33), ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2001/27/WE z dnia 10 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 107 z 18.4.2001, s. 10).

- Dyrektywa Rady 91/671/EWG z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do obowiązkowego stosowania pasów bezpieczeństwa w pojazdach poniżej 3,5 tony (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 26), ostatnio zmieniona dyrektywą wykonawczą Komisji 2014/37/UE z dnia 27 lutego 2014 r. (Dz.U. L 59 z 28.2.2014, s. 32).
- Dyrektywa Rady 92/6/EWG z dnia 10 lutego 1992 r. w sprawie montowania i zastosowania urządzeń ograniczenia prędkości w niektórych kategoriach pojazdów silnikowych we Wspólnocie (Dz.U. L 57 z 2.3.1992, s. 27), zmieniona dyrektywą 2002/85/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 listopada 2002 r. (Dz.U. L 327 z 4.12.2002, s. 8).
- Dyrektywa Rady 96/53/WE z dnia 25 lipca 1996 r. ustanawiająca dla niektórych pojazdów kołowych poruszających się na terytorium Wspólnoty maksymalne dopuszczalne wymiary w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalne dopuszczalne obciążenia w ruchu międzynarodowym (Dz.U. L 235 z 17.9.1996, s. 59), zmieniona dyrektywą 2002/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 lutego 2002 r. (Dz.U. L 67 z 9.3.2002, s. 47).
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 2411/98 z dnia 3 listopada 1998 r. w sprawie uznawania w ruchu wewnątrz Wspólnoty 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).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 z dnia 18 czerwca 2009 r. dotyczące homologacji typu pojazdów silnikowych i silników w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i obsługi technicznej pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i dyrektywę 2007/46/WE oraz uchylające dyrektywy 80/1269/EWG, 2005/55/WE i 2005/78/WE (Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 133/2014 z dnia 31 stycznia 2014 r. (Dz.U. L 47 z 18.2.2014, s. 1).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1004 z dnia 22 czerwca 2016 r. (Dz.U. L 165 z 23.6.2016, s. 1).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 582/2011 z dnia 25 maja 2011 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 595/2009 w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów ciężarowych o dużej ładowności (Euro VI) oraz zmieniające załączniki I i III do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 167 z 25.6.2011, s. 1), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 627/2014 z dnia 12 czerwca 2014 r. (Dz.U. L 174 z 13.6.2014, s. 28).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań zgodności do ruchu drogowego pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylająca dyrektywę 2009/40/WE (Dz.U. L 127 z 29.4.2014, s. 51).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG (Dz.U. L 158 z 27.5.2014, s. 131), zmienione rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2017/1576 z dnia 26 czerwca 2017 r. (Dz.U. L 239 z 19.9.2017, s. 3).

#### *Transport materiałów niebezpiecznych*

- Dyrektywa Rady 95/50/WE z dnia 6 października 1995 r. w sprawie 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 delegowaną Komisji (UE) 2020/1833 z dnia 2 października 2020 r. (Dz.U. L 408 z 4.12.2020, s. 1).

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 1 202.

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

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

Treść ustawodawstwa krajowego: cysterny, które nie zostały zbudowane zgodnie z pkt 6.8, lecz zgodnie z prawodawstwem krajowym, o pojemności do 1 210 l i są używane do transportu oleju opałowego lub oleju napędowego z numerem UN 1 202, 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 w odniesieniu do niektórych ilości towarów niebezpiecznych, określonych w pkt 1.1.3.6.

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

Treść załącznika do dyrektywy: wymogi dotyczące dokumentacji przewozowej.

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

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

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

##### **RO - a - CH - 3**

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

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

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

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

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

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

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

### **RO - bi - CH - 1**

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

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

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

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

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

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

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

### **RO - bi - CH - 2**

Przedmiot: transport zwrotny sztucznych ogni.

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

Treść załącznika do dyrektywy: klasyfikacja i dokumentacja.

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

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

Uwagi: przy wyrobach przeznaczonych do sprzedaży detalicznej szczegółowa kontrola zawartości wszystkich składników każdego opakowania niesprzedanych wyrobów w odniesieniu do każdej pozycji jest praktycznie niemożliwa.

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

### **RO - bi - CH - 3**

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

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

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

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

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

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

Wymagania pkt 1.3 i 8.2.3 nadal mają zastosowanie.

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

## 2. Transport kolejowy

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

### **RA - a - CH - 1**

Przedmiot: transport w cysternach oleju napędowego i oleju opałowego z numerem UN 1 202.

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 1 202.

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 z dnia 29 listopada 2002 r. 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 wymienionej dyrektywy: pkt 5.4.1.1.1.

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

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

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

Data ważności: 1 stycznia 2023 r.

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

## 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), ostatnio zmieniona rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/554 z dnia 5 kwietnia 2019 r. (Dz.U. L 97 z 8.4.2019, s. 1).
- 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).
- Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14).
- 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).
- Decyzja Komisji 2009/965/CE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie dokumentu referencyjnego, o którym mowa w art. 27 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 341 z 22.12.2009, s. 1), ostatnio zmieniona decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2015/2299 z dnia 17 listopada 2015 r. (Dz.U. L 324 z 10.12.2015, s. 15).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 36/2010 z dnia 3 grudnia 2009 r. w sprawie wspólnotowych wzorów licencji maszynisty, świadectw uzupełniających, uwierzytelnionych odpisów świadectw uzupełniających oraz wniosków o wydanie licencji maszynisty zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 13 z 19.1.2010, s. 1).
- Decyzja Komisji 2010/713/UE z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie modułów procedur oceny zgodności, przydatności do stosowania i weryfikacji WE stosowanych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności przyjętych na mocy dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE (Dz.U. L 319 z 4.12.2010, s. 1).
- 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).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz.U. L 122 z 11.5.2011, s. 22).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich« transeuropejskiego systemu kolei (Dz.U. L 123 z 12.5.2011, s. 11), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/775 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 103).
- Decyzja wykonawcza Komisji 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz.U. L 264 z 8.10.2011, s. 32), zmieniona rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 108).
- 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).

- 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), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 108).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz.U. L 121 z 3.5.2013, s. 8), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1136 z dnia 13 lipca 2015 r. (Dz.U. L 185 z 14.7.2015, s. 6).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu »Infrastruktura« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 1), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 108).
- 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), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/772 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 1).

W Szwajcarii zastosowanie ma następujący przepis krajowy, o którym mowa w art. 6 decyzji nr 2/2019 Wspólnego Komitetu:

- CH-TSI PRM-001 (wersja 2.0 z czerwca 2021 r.): Autonomiczny dostęp do pociągów
- 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), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 108).

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

— **Stały przypadek szczególny CH-STI ENE-001: skrajnia obciążenia pantografu**(odnośny artykuł TSI 4.2.10 (2))

W przypadku nowych, zaktualizowanych lub odnowionych podsystemów »Energia« w ramach szwajcarskiej sieci interoperacyjnej skrajnia obciążenia pantografu jest określona zgodnie z przepisami wykonawczymi rozporządzenia w sprawie kolei z dnia 15 grudnia 1983 r. (DE-OCF), wersja z dnia 1.11.2020 r., ad art. 18, tor normalny, DE 18, rysunki, rys. 12 i ad art. 18/47, DE 18.2/47.2, kontur odniesienia, rozdz. 14, w następujący sposób:

- OCF S1: geometria ślizgacza pantografu typu 1 450 mm z rogami z materiału izolacyjnego
- OCF S2: geometria ślizgacza pantografu typu 1 450 mm lub typu 1 600 mm z rogami z materiału izolacyjnego
- OCF S3: geometria ślizgacza pantografu typu 1 600 mm
- OCF S4: geometria ślizgacza pantografu typu 1 950 mm

Uwaga: Aby poruszać się na istniejących odcinkach, elektryczne pojazdy kolejowe (tabor) muszą być wyposażone w pantograf, którego ślizgacz ma szerokość 1 450 mm (z rogami z materiału izolacyjnego), zgodnie z rys. B.1 w normie EN 50367:2020.

— **Stały przypadek szczególny CH-STI ENE-002: Poświadczenie średniego napięcia użytkowego**(odnośny artykuł TSI 6.2.4.1)

Jako rozwiązanie alternatywne wobec oceny średniego napięcia użytkowego zgodnie z projektem normy EN 50388:xxxx, pkt 15.4, działanie zasilania energią elektryczną można również ocenić za pomocą:

- porównania z odniesieniem dotyczącym sytuacji, w której zastosowano rozwiązanie w zakresie zasilania energią elektryczną w przypadku podobnego lub trudniejszego rozkładu jazdy. Odniesienie musi dotyczyć podobnej lub większej:

- odległości od węzła stabilizowanego (stacji przemienników częstotliwości),
  - impedancji systemu sieci trakcyjnej,
  - orientacyjnej wielkości  $U_{\text{mean useful}}$  dla prostych przypadków skutkujących zwiększeniem dodatkowej zdolności do celów zapotrzebowania ze strony ruchu w przyszłości.
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 228), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 108).

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

- **Stały przypadek szczególny CH-STI LOC&PAS-004: siła przemieszczenia torów** (odnośny artykuł TSI 4.2.3.4)

Maksymalna dopuszczalna siła przemieszczenia torów (suma sił prowadzących) na oś jest ograniczona po stronie infrastruktury przez dopuszczalny opór poślizgowy torów. Biorąc pod uwagę konstrukcję nawierzchni torowej w Szwajcarii, jako wartość regulacyjną do obliczenia maksymalnej dopuszczalnej siły przemieszczenia torów należy stosować współczynnik  $\alpha = k1 = 0,85$ .

Współczynnik  $\alpha = k1 = 1,0$  może być stosowany w wyjątkowych przypadkach i wymaga specjalnych kontroli.

Dynamiczne badania homologacyjne przeprowadza się na podstawie współczynnika  $\alpha = k1 = 0,85$ .

- **Stały przypadek szczególny CH-STI LOC&PAS-005: niedobór przechyłki** (odnośne artykuły STI LOC&PAS 4.2.3.4.2 i STI WAG 4.2.3.5)

Dopuszczalna prędkość jazdy w szwajcarskiej sieci kolejowej jest określona na podstawie niedoboru przechyłki 130 mm (pociągi towarowe) i 150 mm (pociągi pasażerskie); te niedobory przechyłki są akceptowane bez dalszego badania. W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji należy zatem zbadać pojazdy pod kątem takich niedoborów przechyłki.

Pojazdy, które nie zostały zbadane pod kątem takich niedoborów przechyłki, nie mogą być eksploatowane w szwajcarskiej sieci kolejowej.

- **Stały przypadek szczególny CH-STI LOC&PAS-017: kontur odniesienia (tor): ogólne** (odnośny artykuł TSI »Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski« 4.2.3.1)

Zgodność skrajni OCF z międzynarodowymi skrajniami normy EN 15273-1:2013 jest następująca:

- Skrajnia G1: dopuszczenie bez ograniczeń.
- Skrajnia GA: dopuszczenie z ograniczeniami w skrajni OCF O1. Wzory związane ze skrajnią G1 mają być stosowane do obliczania skrajni kinematycznej taboru (części górnej) dla wszystkich wysokości  $h$ . W Szwajcarii, stosowanie cech szczególnych określonych w normie EN 15273-2, załącznik B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 i B.3.6.1 nie jest dozwolone dla wysokości  $h > 3,250$  m. Skrajnia OCF O1 przyjmuje obciążenia standardowe dla GA, jak określono w karcie UIC 506, załącznik B, art. B.1.1.
- Skrajnia GB: dopuszczenie z ograniczeniami w skrajni OCF O2. Wzory związane ze skrajnią G1 mają być stosowane do obliczania skrajni kinematycznej taboru (część górna) dla wszystkich wysokości  $h$ . W Szwajcarii, stosowanie cech szczególnych określonych w normie EN 15273-2, załącznik B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 i B.3.6.1 nie jest dozwolone dla wysokości  $h > 3,250$  m. Skrajnia OCF O2 przyjmuje obciążenia standardowe dla GB, jak określono w karcie UIC 506, załącznik B, art. B.1.1.
- Skrajnia GC: dopuszczenie bez ograniczeń w skrajni OCF O4.

Skrajnię infrastruktury (część górną) dla wszystkich rodzajów skrajni (np. OCF O1, OCF O2 i OCF O4) oblicza się zgodnie z normą EN 15273-1:2013, załącznik C, C.2.1, tabela C1 (odpowiednio załącznik C, C.2.3, tabela C4), z zastrzeżeniem referencyjnych profili kinematycznych i powiązanych zasad obliczeniowych. W Szwajcarii nie jest dozwolone stosowanie wzorów podanych w normie EN 15273-3:2013, załącznik C, tabele C.2 i C.3 (dla wysokości  $h > 3,250$  m).

— **Stały przypadek szczególny CH-TSI LOC&PAS-028: kontur odniesienia, drzwi**(odnośny artykuł STI LOC&PAS 4.2.3.1)

Drzwi wejściowe spełniające wymagania kart UIC 560 rozdz. 1.1.4–1.1.4.3 są dozwolone. Zasadniczo zastosowanie mają następujące punkty:

Zgodność skrajni OCF z międzynarodowymi skrajniami normy EN 15273-1:2013 jest następująca:

- Skrajnia G1: dopuszczenie bez ograniczeń.
- Skrajnia GA: dopuszczenie z ograniczeniami w skrajni OCF O1. Wzory związane ze skrajnią G1 mają być stosowane do obliczania skrajni kinematycznej taboru (części górnej) dla wszystkich wysokości  $h$ . W Szwajcarii, stosowanie cech szczególnych określonych w normie EN 15273-2, załącznik B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 i B.3.6.1 nie jest dozwolone dla wysokości  $h > 3,250$  m. Skrajnia OCF O1 przyjmuje obciążenia standardowe dla GA, jak określono w karcie UIC 506, załącznik B, art. B.1.1.
- Skrajnia GB: dopuszczenie z ograniczeniami w skrajni OCF O2. Wzory związane ze skrajnią G1 mają być stosowane do obliczania skrajni kinematycznej taboru (część górna) dla wszystkich wysokości  $h$ . W Szwajcarii, stosowanie cech szczególnych określonych w normie EN 15273-2, załącznik B, B.3.3.1, B.3.4.1, B.3.5.1 i B.3.6.1 nie jest dozwolone dla wysokości  $h > 3,250$  m. Skrajnia OCF O2 przyjmuje obciążenia standardowe dla GB, jak określono w karcie UIC 506, załącznik B, art. B.1.1.
- Skrajnia GC: dopuszczenie bez ograniczeń w skrajni OCF O4.

Skrajnię infrastruktury (część górną) dla wszystkich rodzajów skrajni (np. OCF O1, OCF O2 i OCF O4) oblicza się zgodnie z normą EN 15273-1:2013, załącznik C, C.2.1, tabela C1 (odpowiednio załącznik C, C.2.3, tabela C4), z zastrzeżeniem referencyjnych profili kinematycznych i powiązanych zasad obliczeniowych. W Szwajcarii nie jest dozwolone stosowanie wzorów podanych w normie EN 15273-3:2013, załącznik C, tabele C.2 i C.3 (dla wysokości  $h > 3,250$  m).

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

- CH-TSI LOC&PAS-001 (wersja 1.0 z listopada 2015 r.): szerokość nabieżnika ślizgacza;
- CH-TSI LOC&PAS-002 (wersja 2.0 z listopada 2021 r.): wąskie zwrotnice/testy prowadzenia w zwrotnicach;
- CH-TSI LOC&PAS-003 (wersja 2.0 z listopada 2021 r.): wąskie zakręty  $r < 250$  m;
- CH-TSI LOC&PAS-006 (wersja 2.0 z listopada 2021 r.): homologacja taboru kolejowego z systemem przechyłu w ramach kategorii N;
- CH-TSI LOC&PAS-007 (wersja 2.0 z listopada 2021 r.): smarowanie obrzeży kół;
- CH-TSI LOC&PAS-009 (wersja 1.0 z listopada 2015 r.): emisje spalin z silników z pojazdów z silnikiem ciepłym (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/1628; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-TSI LOC&PAS-011 (wersja 2.0 z listopada 2021 r.): ograniczenie mocy trakcyjnej;
- CH-TSI LOC&PAS-012 (wersja 1.0 z lipca 2016 r.): admitancja;
- CH-TSI LOC&PAS-013 (wersja 1.0 z lipca 2016 r.): interakcja: pantograf / sieć trakcyjna;
- CH-TSI LOC&PAS-014a (wersja 2.0 z czerwca 2021 r.): właściwości taboru dotyczące zgodności z systemami wykrywania pociągów w oparciu o obwody torowe;
- CH-TSI LOC&PAS-014b (wersja 2.0 z czerwca 2021 r.): właściwości taboru dotyczące zgodności z systemami wykrywania pociągów na podstawie liczników osi;
- CH-TSI LOC&PAS-019 (wersja 2.0 z listopada 2019 r.): sygnał »non leading input« dla pojazdu wiodącego (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-TSI LOC&PAS-020 (wersja 2.0 z listopada 2019 r.): sygnał »sleeping input« w zespole trakcyjnym (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-TSI LOC&PAS-022 (wersja 2.1 z listopada 2021 r.): reset ręcznego hamulca bezpieczeństwa;

- CH-TSI LOC&PAS-025 (wersja 2.0 z listopada 2019 r.): zabezpieczenie urządzenia służącego do odłączania urządzenia pokładowego ETCS (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
  - CH-TSI LOC&PAS-026 (wersja 2.0 z listopada 2019 r.): zakaz SIGNUM/ZUB w pojazdach wyposażonych w ERTMS/ETCS Baseline 3;
  - CH-TSI LOC&PAS-027 (wersja 2.0 z listopada 2019 r.): zdalne sterowanie ręczne podczas pracy manewrowej (tryb »shunting«) (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
  - CH-TSI LOC&PAS-030 (wersja 2.0 z listopada 2021 r.): stosowanie układów hamulcowych bez tarcia;
  - CH-TSI LOC&PAS-031 (wersja 2.1 z listopada 2020 r.): bezpieczne odcięcie trakcji (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
  - CH-TSI LOC&PAS-035 (wersja 2.1 z listopada 2020 r.): wystarczająca skuteczność hamowania podczas hamowania awaryjnego (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
  - CH-TSI LOC&PAS-036 (wersja 2.0 z czerwca 2019 r.): pojazdy z pulpitem sterowniczym dla obu kierunków jazdy (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
  - CH-TSI LOC&PAS-037: (wersja 1.0 z czerwca 2019 r.): hamulec roboczy ETCS (*service brake*) (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu »Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 394), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 108).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu »Tabor kolejowy – hałas«, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 421).
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006 (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 438), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/778 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 356).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/171 z dnia 4 lutego 2015 r. w sprawie niektórych aspektów procedury wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 29 z 5.2.2015, s. 3).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U. L 148 z 13.6.2015, s. 17).
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 44); w Szwajcarii stosuje się wyłącznie następujące przepisy: art. 7 (ust. 1–3), 8–10, 12, 15, 17, 21 (bez ust. 7), 22–25, 27–42, 44, 45 i 49 oraz załączniki II, III i IV.
- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102); w Szwajcarii stosuje się wyłącznie następujące przepisy: art. 9, 10 (bez ust. 7), 13, 14 i 17 oraz załącznik III.
- Rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów »Sterowanie« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 158 z 15.6.2016, s. 1), zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 108).
- W Szwajcarii mają zastosowanie następujące przepisy krajowe, o których mowa w art. 6 decyzji nr 2/2019 Wspólnego Komitetu:
- CH-TSI CCS-003 (wersja 2.0 z czerwca 2019 r.): aktywacja/dezaktywacja transmisji pakietu 44 do systemów ZUB/SIGNUM;

- CH-TSI CCS-006 (wersja 2.1 z listopada 2020 r.): utrata sygnału »non leading permitted« w trybie »non leading« (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-TSI CCS-007 (wersja 3.0 z listopada 2020 r.): wymóg dotyczący krzywych hamowania dla ERTMS/ETCS Baseline 2;
- CH-TSI CCS-008 (wersja 3.0 z czerwca 2021 r.): minimalna implementacja »Change Requests«;
- CH-TSI CCS-011 (wersja 2.0 z czerwca 2019 r.): funkcja Euroloop;
- CH-TSI CCS-015 (wersja 2.0 z czerwca 2019 r.): jednoczesne zarządzanie dwoma kanałami danych GSM-R;
- CH-TSI CCS-016 (wersja 3.0 z czerwca 2021 r.): Stosowanie parametrów i funkcji właściwych dla państwa;
- CH-TSI CCS-018 (wersja 2.0 z czerwca 2019 r.): zakaz Level STM/NTC w odniesieniu do ZUB/SIGNUM;
- CH-TSI CCS-019 (wersja 3.0 z listopada 2020 r.): automatyczne wznawianie i wyświetlanie danych dotyczących pociągu (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-TSI CCS-022 (wersja 2.0 z czerwca 2019 r.): cofanie w trybie »Unfitted«;
- CH-TSI CCS-023 (wersja 2.0 z czerwca 2019 r.): wyświetlanie wiadomości tekstowych;
- CH-TSI CCS-024 (wersja 3.0 z czerwca 2021 r.): Elastyczne wprowadzanie danych;
- CH-TSI CCS-026 (wersja 2.1 z listopada 2020 r.): monitorowanie elektroniczne urządzeń torowych z pojazdu (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-TSI CCS-032 (wersja 2.1 z listopada 2020 r.): wprowadzanie niepowtarzalnego numeru pociągu w urządzeniu pokładowym ETCS i GSM-R CabRadio (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-TSI CCS-033 (wersja 1.1 z listopada 2020 r.): funkcje GSM-R Voice (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-TSI CCS-034 (wersja 1.0 z czerwca 2019 r.): tryb »non leading«;
- CH-TSI CCS-035 (wersja 1.0 z czerwca 2019 r.): teksty do wyświetlania na DMI (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-TSI CCS-038 (wersja 1.1 z listopada 2020 r.): informacja o znaczącym rozszerzeniu przedziału ufności w odometrii (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-CSM-RA-001 (wersja 1.0 z czerwca 2019 r.): koncepcja argumentacji pewności zabezpieczeń na potrzeby uzyskania homologacji ETCS w Szwajcarii (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- CH-CSM-RA-002 (wersja 1.0 z czerwca 2019 r.): wymogi w odniesieniu do prędkości powyżej 200 km na godz. (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/919; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2021 r.);
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiające uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz.U. L 90 z 6.4.2018, s. 66).
- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 16).
- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 26).

- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz.U. L 129 z 25.5.2018, s. 49).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/250 z dnia 12 lutego 2019 r. w sprawie wzorów deklaracji WE i certyfikatów dotyczących składników interoperacyjności i podsystemów kolei w oparciu o model deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu kolejowego oraz w oparciu o procedury weryfikacji WE podsystemów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 201/2011 (Dz.U. L 42 z 13.2.2019, s. 9).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu »Ruch kolejowy« systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję Komisji 2012/757/UE (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 5).

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

- CH-TSI OPE-006 (wersja 1.0 z lipca 2020 r.): Kolejowe procedury operacyjne: koncepcje komunikacji;
- CH-TSI OPE-007 (wersja 1.0 z lipca 2020 r.): kolejowe procedury operacyjne, bez podstaw w TSI »Ruch kolejowy«;
- CH-TSI OPE-008 (wersja 1.0 z lipca 2020 r.): przepisy, które dotyczą wyłącznie zarządców infrastruktury lub odnoszą się wyłącznie do przedsiębiorstw kolejowych.
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylające decyzję wykonawczą 2014/880/UE (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 312).
- Zalecenie Komisji (UE) 2019/780 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie praktycznych zasad wydawania autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa zarządców infrastruktury (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 390).

#### Sekcja 5 – Inne dziedziny

- Dyrektywa Rady 92/82/EWG z dnia 19 października 1992 r. w sprawie zbliżenia stawek podatków akcyzowych dla olejów mineralnych (Dz.U. L 316 z 31.10.1992, s. 19).
  - Dyrektywa 2004/54/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań bezpieczeństwa dla tuneli w transeuropejskiej sieci drogowej (Dz.U. L 167 z 30.4.2004, s. 39).
  - Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).
  - Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1).”
-