

**DECYZJA NR 1/2024 KOMITETU WSPÓLNOTY I SZWAJCARII DO SPRAW TRANSPORTU
ŚRÓDLĄDOWEGO****z dnia 13 grudnia 2024 r.****w sprawie zmiany załączników 1, 5 i 8 do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją
Szwajcarską w sprawie kolejowego i drogowego transportu rzeczy i osób oraz zmiany decyzji
komitetu nr 2/2019 [2025/717]**

KOMITET,

uwzględniając Umowę z dnia 21 czerwca 1999 r. między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie przewozu kolejowego i drogowego rzeczy i osób ⁽¹⁾ (zwaną dalej „Umową”), w szczególności jej art. 52 ust. 4 i art. 55 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje,

- (1) Zgodnie z art. 51 ust. 2 Umowy Komitet Wspólnoty i Szwajcarii do spraw Transportu Śródlądowego (zwany dalej „Wspólnym Komitetem”) odpowiada za monitorowanie i zastosowanie postanowień 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) Decyzją nr 2/2019 ⁽²⁾ z dnia 13 grudnia 2019 r. Wspólny Komitet, z jednej strony, zmienił załącznik 1 do Umowy w celu włączenia merytorycznych przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽³⁾ i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ⁽⁴⁾, a z drugiej strony przyjął przepisy przejściowe w celu utrzymania płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską. Przepisy przejściowe art. 2, 3, 4 i 5 decyzji nr 2/2019 miały początkowo zastosowanie do dnia 31 grudnia 2020 r. Decyzją nr 2/2020 ⁽⁵⁾ Wspólny Komitet przedłużył termin stosowania przepisów przejściowych do dnia 31 grudnia 2021 r. Decyzją nr 2/2021 ⁽⁶⁾ obowiązywanie przepisów przejściowych przedłużono do dnia 31 grudnia 2022 r. Decyzją nr 1/2022 ⁽⁷⁾ obowiązywanie przepisów przejściowych przedłużono kolejny raz do dnia 31 grudnia 2023 r. Decyzją nr 1/2023 ⁽⁸⁾ obowiązywanie przepisów przejściowych przedłużono kolejny raz do dnia 31 grudnia 2024 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 114 z 30.4.2002, s. 91.

⁽²⁾ Decyzja nr 2/2019 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 13 grudnia 2019 r. w sprawie środków przejściowych służących utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską (Dz.U. L 13 z 17.1.2020, s. 43).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Decyzja nr 2/2020 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 11 grudnia 2020 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 (Dz.U. L 15 z 18.1.2021, s. 34).

⁽⁶⁾ Decyzja nr 2/2021 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 17 grudnia 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 w sprawie środków przejściowych służących utrzymaniu płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską (Dz.U. L 46 z 25.2.2022, s. 125).

⁽⁷⁾ Decyzja nr 1/2022 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 21 grudnia 2022 r. zmieniająca załącznik 1 do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie kolejowego i drogowego transportu towarów i osób i decyzję komitetu nr 2/2019 (Dz.U. L 19 z 20.1.2023, s. 144).

⁽⁸⁾ Decyzja nr 1/2023 Komitetu ds. Transportu Lądowego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 14 grudnia 2023 r. zmieniająca załącznik 1 do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie kolejowego i drogowego transportu towarów i osób i decyzję komitetu nr 2/2019 (Dz.U. L, 2024/1182, 19.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/1182/oj>).

- (4) Konieczne jest przedłużenie obowiązywania przepisów art. 2, 3, 4 i 5 decyzji nr 2/2019 do dnia 31 grudnia 2025 r. w celu utrzymania płynnego ruchu kolejowego między Szwajcarią a Unią Europejską.
- (5) Decyzją nr 2/2021 z dnia 17 grudnia 2021 r. termin poddania przeglądowi niektórych szwajcarskich przepisów krajowych wymienionych w załączniku 1 do Umowy, które mogłyby być niezgodne z technicznymi specyfikacjami interoperacyjności, w celu ich zniesienia, zmiany lub utrzymania, przedłużono do dnia 31 grudnia 2022 r. Decyzją nr 1/2022 termin ten przesunięto na dzień 31 grudnia 2023 r. Decyzją nr 1/2023 termin ten przesunięto na dzień 31 grudnia 2024 r. W świetle aktualnej sytuacji, w przypadku tych przepisów krajowych, które nie zostały jeszcze zmienione, termin ten należy ustalić na dzień 31 grudnia 2025 r.
- (6) Od czasu wprowadzenia tej ostatniej zmiany w dziedzinach objętych umową przyjęto nowe akty prawne Unii Europejskiej. W związku z tym należy dostosować załącznik 1 w celu uwzględnienia odpowiednich nowych aktów prawnych.
- (7) Zgodnie z art. 55 ust. 3 Umowy Wspólny Komitet przyjmuje, między innymi, decyzje zmieniające załączniki 5 i 8. Załączniki te należy zmienić w celu uwzględnienia umów z państwami, które stały się członkami Unii Europejskiej po podpisaniu Umowy,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Załącznik 1 do Umowy zostaje zmieniony zgodnie z załącznikiem 1 do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Załącznik 5 do Umowy zastępuje się załącznikiem 2 do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Załącznik 8 do Umowy zastępuje się załącznikiem 3 do niniejszej decyzji.

Artykuł 4

W decyzji 2/2019 Wspólnego Komitetu z dnia 13 grudnia 2019 r. wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 6 ust. 3 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 2025 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.”;
- 2) art. 8 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Art. 2, 3, 4 i 5 obowiązują do dnia 31 grudnia 2025 r.”.

Artykuł 5

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Bernie dnia 13 grudnia 2024 r.

W imieniu Konfederacji Szwajcarskiej
Przewodnicząca
Christa HOSTETTLER

W imieniu Unii Europejskiej
Przewodniczący Delegacji Unii Europejskiej
Kristian SCHMIDT

ZAŁĄCZNIK 1

W załączniku 1 do Umowy z dnia 21 czerwca 1999 r. między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie kolejowego i drogowego transportu rzeczy i osób wprowadza się następujące zmiany:

- 1) sekcja 2 („Normy socjalne”) tiret ósme dotyczące rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2016/799 z dnia 18 marca 2016 r. ⁽¹⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/158 z dnia 5 lutego 2020 r. (Dz.U. L 34 z 6.2.2020, s. 20).”;

- 2) w sekcji 3 („Normy techniczne”) wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się tiret dziesiąte dotyczące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 661/2009 ⁽²⁾;

b) tiret trzynaste dotyczące rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 540/2014 ⁽³⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/839 z dnia 7 marca 2019 r. (Dz.U. L 138 z 24.5.2019, s. 70).”;

c) po tiret dotyczącym rozporządzenia (UE) nr 540/2014 dodaje się tiret w brzmieniu:

„— Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz.U. L 325 z 16.12.2019, s. 1).

— Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2021/1958 z dnia 23 czerwca 2021 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do systemów inteligentnego asystenta kontroli prędkości i homologacji typu tych systemów jako oddzielnych zespołów technicznych oraz zmieniające załącznik II do tego rozporządzenia (Dz.U. L 409 z 17.11.2021, s. 1).

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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), ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/839 z dnia 7 marca 2019 r. (Dz.U. L 138 z 24.5.2019, s. 70).

- Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2022/545 z dnia 26 stycznia 2022 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do rejestratorów danych na temat zdarzeń i homologacji typu tych układów jako oddzielnych zespołów technicznych oraz zmieniające załącznik II do tego rozporządzenia (Dz.U. L 107 z 6.4.2022, s. 18).
 - Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/2590 z dnia 13 lipca 2023 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 poprzez określenie szczegółowych przepisów dotyczących konkretnych procedur badań i wymogów technicznych w zakresie homologacji typu określonych pojazdów silnikowych w odniesieniu do zaawansowanych systemów ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy oraz zmieniające to rozporządzenie (Dz.U. L, 2023/2590 z 22.11.2023).”;
- 3) w sekcji 4 („Prawa dostępu i przewozu kolejowego”) wprowadza się następujące zmiany:
- a) skreśla się tiret ósme dotyczące rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽⁴⁾;
 - b) tiret osiemnaste dotyczące decyzji wykonawczej Komisji 2011/665/UE ⁽⁵⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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), ostatnio zmieniona rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1696 z dnia 10 sierpnia 2023 r. (Dz.U. L 222 I z 8.9.2023, s. 561).”;
 - c) tiret dwudzieste pierwsze dotyczące rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013 ⁽⁶⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88).”;
 - d) tiret dwudzieste trzecie dotyczące rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 ⁽⁷⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88).

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

- Stały przypadek szczególny CH-STI INF-001: kontur odniesienia (tor): ogólne Zgodność skrajni OCF z międzynarodowymi skrajniami wg normy EN 15273-1:2013+A1:2016 jest następująca:
 - Skrajnia G1: dopuszczenie bez ograniczeń.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 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).

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 356 z 12.12.2014, s. 1).

- 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 jest kompatybilna z obciążeniami standardowymi 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 (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 O2 jest kompatybilna z obciążeniami standardowymi 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-STI INF-002: drzwi wejściowe w położeniu otwartym i ruchome stopnie w pozycji do wyjścia. W Szwajcarii, oprócz przepisów normy EN 15273-2, załącznik A, A.3.14 »Szczegółowe przepisy dotyczące drzwi wejściowych w położeniu otwartym i ruchomych stopni w pozycji do wyjścia«, należy przestrzegać wymogów DE-OCF, DE47 rozdz. 7 art. 47.2. Zgodnie z tymi wytycznymi wartość w skrajni pojazdów nie może przekraczać 0,035 m i nie może wystawać poniżej 0,6 m nad poziomem podłoża powierzchni toczonej. Dopuszcza się jednak drzwi wejściowe spełniające wymogi karty UIC 560 rozdz. 1.1.4–1.1.4.3.
- Stały przypadek szczególny CH-STI INF-007: procedura akceptacji wąskich zakrętów ($R < 250$ m). Uruchomienie ruchu na linii o dużej liczbie zakrętów < 250 m, wymaga procedury dopuszczania właściwości pojazdów kolejowych podczas jazdy dla tego zakresu promieni skrętu (zob. również R RTE 29001). Specyfikacje dotyczące badań i oceny określono w rozporządzeniu SBB R I-50127 na podstawie normy EN 14363:2016+A2:2022 (wydanie drugie). Pojazdów, które nie spełniają tych specyfikacji, nie dopuszcza się do ruchu na określonych liniach z dużą liczbą bardzo wąskich zakrętów (zob. SBB R I-50127, rozdz. 1.2).
- Stały przypadek szczególny CH-STI INF-008: obecność napiętych łuków i rozjazdów. Na niektórych stacjach w Szwajcarii wytyczenie torów jest trudne z technicznego punktu widzenia ze względu na obecność ciasnych łuków (promień skrętu poniżej 160 m) oraz krótkich pośrednich odcinków torów i małej odległości między osiami torów. W związku z tym konieczna jest procedura zatwierdzania oceny zachowania pojazdów na rozjazdach i skrzyżowaniach. Norma EN 14363:2016+A2:2022 (wydanie drugie) nie określa żadnych wymogów dotyczących oceny zachowania pojazdów na rozjazdach i skrzyżowaniach. Specyfikacje dotyczące badania i oceny zachowania pojazdów na rozjazdach i skrzyżowaniach mające zastosowanie w Szwajcarii określono w rozporządzeniach RTE 29001 i SBB R I-50007. Pojazdy, które nie spełniają warunków specyfikacji zawartych w rozporządzeniu SBB R I-50007, nie mogą wykonywać regularnych przewozów w szwajcarskiej sieci kolejowej.
- Stały przypadek szczególny CH-STI INF-010: siła przemieszczenia torów. 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 INF-013: niedobór przechyłki. 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. Pojazdów, których nie zbadano pod kątem takich niedoborów przechyłki, nie można eksploatować w szwajcarskiej sieci kolejowej.
- Stały przypadek szczególny CH-STI INF-014: specyfikacje dotyczące minimalnego promienia skrętu < 150 m. W Szwajcarii do swobodnego ruchu pojazdów stosuje się minimalny promień skrętu:
 - na torach komunikacyjnych: 150 m
 - na torach manewrowych: 135 m
 - na torach bocznych: 80 m (swobodne użytkowanie lokomotyw manewrowych i wagonów towarowych) i 35 m (w skrajnych przypadkach w przypadku niektórych wagonów dopuszcza się mniejszy promień łuku skrętu poziomego).

Te promienie skrętu określono również w rozporządzeniach RTE 29001 i SBB R I-50007. Opierają się one na wymogach karty UIC 645. Pojazdy, które nie spełniają tych specyfikacji, powinny spodziewać się ograniczeń w korzystaniu z torów manewrowych i bocznych (jest to bardzo ważne np. w przypadku automatycznych systemów sprzęgających).

- Stały przypadek szczególny CH-STI INF-017: perony – budowa (wysokość i odległość od osi toru) i struktura (promień skrętu i przechyłka).

Specyfikacje planowania peronu (wysokość, odległość od osi toru) i przebiegu toru wzdłuż peronu (minimalny promień skrętu, maksymalna przechyłka) określono w homologacji ZR44TZ2009-02-0004, wydanej przez OFT w dniu 3 sierpnia 2021 r. Jeżeli nie można przeprowadzić peronu o wysokości 550 mm (standardowa wysokość peronu w Szwajcarii) po linii geometrycznej toru lub nie można tego zrobić po rozsądnych kosztach, dopuszczalna jest wysokość peronu 350 mm nad szynami (w takich przypadkach dopuszczalne są mniejsze wysokości).

Perony zbudowane zgodnie z wyżej wspomnianą homologacją są zgodne ze specyfikacją dotyczącą dolnej części skrajni struktury, zgodnie z rozdz. 4.2.3.1 ust. 2 TSI Infrastruktura.

Nie ma zatem żadnych ograniczeń w ruchu pojazdów interoperacyjnych.

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

- CH-TSI INF-004 (wersja 2.0 z czerwca 2024 r.): maksymalna przechyłka na łukach o małym promieniu skrętu;
- CH-TSI INF-005 (wersja 2.0 z czerwca 2024 r.): geometria eksploatacyjna rozjazdów i skrzyżowań;
- CH-TSI INF-006 (wersja 2.0 z czerwca 2024 r.): wzdłużna wytrzymałość toru; kompatybilność z układami hamulcowymi;
- CH-TSI INF-009 (wersja 2.0 z czerwca 2024 r.): poprzeczna wytrzymałość toru; homologacja pociągów z wychylnym pudłem związana z odcinkami niedoboru przechyłki na torze oraz torze zasadniczym zwrotnic i skrzyżowań.”;

e) tiret dwudzieste czwarte dotyczące rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 ⁽⁸⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88).

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

- CH-TSI PRM-001 (wersja 2.0 z czerwca 2021 r.): samodzielny dostęp do pociągów;
- CH-TSI PRM-002 (czerwiec 2015 r.): podsystem »Infrastruktura«: specyfikacje funkcjonalne i techniczne;
- CH-TSI PRM-003 (czerwiec 2017 r.): podsystem »Infrastruktura«: położenie stopni do wsiadania i wysiadania z pociągu.”;

f) tiret dwudzieste piąte dotyczące rozporządzenia Komisji (UE) nr 1301/2014 ⁽⁹⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88).

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 (1)).

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; RS 742.141.11), wersja z dnia 1.7.2024 r., art. 18, tor normalny, DE 18, rysunki, rys. 12 i 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.”;

⁽⁸⁾ 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).

⁽⁹⁾ 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).

g) tiret dwudzieste szóste dotyczące rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014⁽¹⁰⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88).

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 $\alpha = k_1 = 0,85$. Współczynnik $\alpha = k_1 = 1,0$ może być stosowany w wyjątkowych przypadkach i wymaga specjalnych kontroli. Dynamiczne badania homologacyjne przeprowadza się na podstawie współczynnika $\alpha = k_1 = 0,85$.

— 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 LOC&PAS 4.2.3.1)

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

— 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).

⁽¹⁰⁾ 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).

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

Oprócz przepisów normy EN 15273-2, załącznik A, A.3.14 »Szczegółowe przepisy dotyczące drzwi wejściowych w położeniu otwartym i ruchomych stopni w pozycji do wyjścia« należy przestrzegać wymogów DE-OCF, DE47 rozdz. 7 art. 47.2. Nie pozwalają one na wystawianie poza skrajnię konstrukcyjną bocznych drzwi wejściowych i ruchomych stopni poniżej 0,6 m nad powierzchnią toczną. Dopuszcza się jednak drzwi wejściowe spełniające wymogi karty UIC 560 rozdz. 1.1.4–1.1.4.3.

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 1.1 z czerwca 2024 r.): szerokość nabieżnika ślizgacza;
- CH-TSI LOC&PAS-002 (wersja 2.1 z czerwca 2024 r.): wąskie zwrotnice/testy prowadzenia w zwrotnicach;
- CH-TSI LOC&PAS-003 (wersja 2.1 z czerwca 2024 r.): wąskie zakręty $r < 250$ m;
- CH-TSI LOC&PAS-006 (wersja 2.1 z czerwca 2024 r.): homologacja taboru kolejowego z systemem przechyłu w ramach kategorii N;
- CH-TSI LOC&PAS-007 (wersja 2.1 z czerwca 2024 r.): smarowanie obrzeży kół;
- CH-TSI LOC&PAS-009 (wersja 1.1 z czerwca 2024 r.): emisje spalin z silników z pojazdów z silnikiem cieplnym (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2016/1628; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2025 r.);
- CH-TSI LOC&PAS-012 (wersja 1.0 z lipca 2016 r.): admitancja;
- CH-TSI LOC&PAS-013 (wersja 1.1 z czerwca 2024 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 3.0 z czerwca 2024 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 2025 r.);
- CH-TSI LOC&PAS-020 (wersja 3.0 z czerwca 2024 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 2025 r.);
- CH-TSI LOC&PAS-022 (wersja 3.0 z czerwca 2024 r.): reset ręcznego hamulca bezpieczeństwa;
- CH-TSI LOC&PAS-025 (wersja 2.2 z czerwca 2024 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 2025 r.);
- CH-TSI LOC&PAS-027 (wersja 3.0 z czerwca 2024 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 2025 r.);
- CH-TSI LOC&PAS-030 (wersja 2.0 z czerwca 2021 r.): stosowanie układów hamulcowych bez tarcia;
- CH-TSI LOC&PAS-031 (wersja 3.0 z czerwca 2024 r.): bezpieczne odcięcie trakcji (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) nr 1302/2014; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2025 r.);
- CH-TSI LOC&PAS-035 (wersja 2.2 z czerwca 2024 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 2025 r.);

- CH-TSI LOC&PAS-036 (wersja 2.2 z czerwca 2024 r.): pojazd 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 2025 r.);

h) tiret dwudzieste siódme dotyczące rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 ⁽¹¹⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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) 2023/1694 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88).”;

i) tiret dwudzieste ósme dotyczące rozporządzenia Komisji (UE) nr 1304/2014 ⁽¹²⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88).

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

- CH-TSI NOI-001 (wersja 2.0 z czerwca 2024 r.): dopuszczalne wielkości emisji dla wagonów towarowych.”;

j) tiret trzydzieste czwarte dotyczące dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 ⁽¹³⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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).”;

k) tiret trzydzieste piąte dotyczące dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 ⁽¹⁴⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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).”;

l) skreśla się tiret trzydzieste szóste dotyczące rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 ⁽¹⁵⁾;

m) tiret czterdzieste drugie dotyczące rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/773 ⁽¹⁶⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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 2012/757/UE (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 5), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r. (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 1).

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

- CH-TSI OPE-001 (lipiec 2024 r.): sygnały manewrowe;

⁽¹¹⁾ 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).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ 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 2012/757/UE (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 5).

- CH-TSI OPE-002 (lipiec 2024 r.): wykonywanie manewrów na otwartej linii kolejowej;
- CH-TSI OPE-003 (lipiec 2024 r.): sposób komunikowania podczas manewrów;
- CH-TSI OPE-004 (lipiec 2024 r.): wszystkie procesy manewrowe;
- CH-TSI OPE-005 (lipiec 2024 r.): łuki i łuki odwrotne o małym promieniu skrętu;
- CH-TSI OPE-006 (lipiec 2024 r.): katalog sygnałów krajowego systemu sygnalizacji;
- CH-TSI OPE-007 (lipiec 2024 r.): sterowanie ruchem pociągów w ramach krajowego systemu sygnalizacji;
- CH-TSI OPE-008 (lipiec 2024 r.): procedury sterowania ruchem pociągów w ramach krajowego systemu sygnalizacji w przypadku zakłóceń;
- CH-TSI OPE-009 (lipiec 2024 r.): wjazd na stację z dostępem do peronów na równych poziomach;
- CH-TSI OPE-010 (lipiec 2024 r.): prędkość na zakłóconym odcinku;
- CH-TSI OPE-011 (lipiec 2024 r.): sygnały dotyczące prac budowlanych podczas eksploatacji;
- CH-TSI OPE-012 (lipiec 2024 r.): zachowania komunikacyjne przy pracach budowlanych podczas eksploatacji;
- CH-TSI OPE-013 (lipiec 2024 r.): jazdy próbne;
- CH-TSI OPE-014 (lipiec 2024 r.): sygnał zatrzymania w razie niebezpieczeństwa;
- CH-TSI OPE-015 (lipiec 2024 r.): zależność bezpieczeństwa od ustanowienia łączy komunikacyjnych;
- CH-TSI OPE-016 (lipiec 2024 r.): kategoryzacja procedur transmisji.”;

n) tiret czterdzieste trzecie dotyczące rozporządzenia Komisji (UE) 2019/777 ⁽¹⁷⁾ otrzymuje brzmienie:

„— 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), ostatnio zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88).”;

o) po tiret dotyczącym rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/777 ⁽¹⁸⁾ dodaje się tiret w brzmieniu:

„— Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz.U. L 139 I z 27.5.2019, s. 360).”;

⁽¹⁷⁾ 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).

⁽¹⁸⁾ 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).

p) po tiret dotyczącym decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2020/453 ⁽¹⁹⁾ dodaje się tiret w brzmieniu:

- „— Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 172 z 17.5.2021, s. 1).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/773 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu »Ruch kolejowy« systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 1).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 88).
- Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów »Sterowanie« systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 380).

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

- CH-TSI CCS-003 (wersja 2.1 z czerwca 2024 r.): aktywacja/dezaktywacja transmisji pakietu 44 do systemów ZUB/SIGNUM;
- CH-TSI CCS-006 (wersja 3.0 z listopada 2024 r.): utrata sygnału »non leading permitted« w trybie »non leading« (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1695; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2025 r.);
- CH-TSI CCS-007 (wersja 2.2 z czerwca 2024 r.): wymóg dotyczący krzywych hamowania dla ERTMS/ETCS Baseline 2;
- CH-TSI CCS-008 (wersja 4.0 z czerwca 2024 r.): minimalna implementacja »Change Requests«;
- CH-TSI CCS-011 (wersja 2.1 z czerwca 2024 r.): funkcja Euroloop;
- CH-TSI CCS-016 (wersja 3.1 z czerwca 2024 r.): Stosowanie parametrów i funkcji właściwych dla państwa;
- CH-TSI CCS-018 (wersja 2.0 z czerwca 2024 r.): zakaz Level STM/NTC w odniesieniu do ZUB/SIGNUM;
- CH-TSI CCS-019 (wersja 3.1 z czerwca 2024 r.): automatyczne wznawianie i wyświetlanie danych dotyczących pociągu (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1695; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2025 r.);
- CH-TSI CCS-022 (wersja 2.2 z czerwca 2024 r.): cofanie w trybie »unfitted«;
- CH-TSI CCS-023 (wersja 2.1 z czerwca 2024 r.): wyświetlanie wiadomości tekstowych;
- CH-TSI CCS-024 (wersja 4.0 z czerwca 2024 r.): elastyczne wprowadzanie danych;
- CH-TSI CCS-026 (wersja 2.2 z czerwca 2024 r.): monitorowanie elektroniczne urządzeń torowych z pojazdu (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1695; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2025 r.);
- CH-TSI CCS-032 (wersja 2.2 z czerwca 2024 r.): wprowadzanie niepowtarzalnego numeru pociągu w urządzeniu pokładowym ETCS i GSM-R CabRadio (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1695; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2025 r.);
- CH-TSI CCS-033 (wersja 2.1 z czerwca 2024 r.): funkcje GSM-R Voice (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1695; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2025 r.);

⁽¹⁹⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/453 z dnia 27 marca 2020 r. w sprawie zharmonizowanych norm dotyczących produktów kolejowych, opracowanych na potrzeby dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 95 z 30.3.2020, s. 1).

- CH-TSI CCS-034 (wersja 1.1 z czerwca 2024 r.): tryb »non leading«;
 - CH-TSI CCS-038 (wersja 1.2 z czerwca 2024 r.): informacja o znaczącym rozszerzeniu przedziału ufności w odometrii (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1695; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2025 r.);
 - CH-CSM-RA-001 (wersja 2.1 z czerwca 2024 r.): koncepcja argumentacji pewności zabezpieczeń na potrzeby uzyskania homologacji ETCS w Szwajcarii (przepis potencjalnie niezgodny z rozporządzeniem (UE) 2023/1695; przepis ten należy poddać przeglądowi przed dniem 31 grudnia 2025 r.).
 - Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/1696 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniająca decyzję wykonawczą 2011/665/UE w odniesieniu do specyfikacji europejskiego rejestru typów pojazdów, o której mowa w art. 48 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz.U. L 222 z 8.9.2023, s. 561).
 - Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/2584 z dnia 15 listopada 2023 r. w sprawie norm zharmonizowanych dotyczących interoperacyjności systemów kolejowych, opracowanych na potrzeby dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz.U. L, 2023/2584 z 21.11.2023).
 - Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/949 z dnia 27 marca 2024 r. ustanawiające wspólny formularz wniosków o zwrot kosztów lub odszkodowanie z tytułu opóźnienia, utraty połączenia lub odwołania połączenia w ramach usług kolejowych, składanych przez pasażerów w ruchu kolejowym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 (Dz.U. L, 2024/949 z 2.4.2024).”;
- 4) w sekcji 5 („Inne dziedziny”) wprowadza się następujące zmiany:
- po tiret dotyczącym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 dodaje się tiret w brzmieniu:
- „— 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).”.

ZAŁĄCZNIK 2

Wykaz postanowień dwustronnych umów w sprawie transportu drogowego zawartych przez Szwajcarię z różnymi państwami członkowskimi Wspólnoty, odnoszących się do przewozu rzeczy w ruchu trójstronnym

Państwo	Data podpisania umowy	Wejście w życie	Warunki
Niemcy	17.12.1953 ⁽¹⁾	1.2.1954	<i>art. 7</i> Zgodnie z prawem krajowym: ruch trójstronny jako taki jest dozwolony; tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Austria	22.10.1958 ⁽²⁾	4.4.1959	<i>art. 8</i> Przewoźnicy uprawnieni do przewozu towarów posiadają zezwolenie na przewożenie w pojazdach zarejestrowanych w jednym z umawiających się państw: a) rzeczy przeznaczonych do lub pochodzących z jednego z powyższych państw. Ruch trójstronny jako taki jest dozwolony; tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Belgia	25.2.1975 ⁽³⁾	24.7.1975	<i>art. 4 ust. 1 lit. b)</i> Ruch trójstronny jako taki jest dozwolony; tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Bułgaria	30.5.1974 ⁽⁴⁾	3.10.1974	<i>art. 4 ust. 1 lit. b) i art. 4 ust. 2</i> Ruch trójstronny jako taki jest dozwolony; limity liczby zezwoleń na tzw. ruch trójstronny.
Chorwacja	30.6.1995 ⁽⁵⁾	17.05.1996	<i>art. 4 lit. b)</i> Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Dania	27.8.1981 ⁽⁶⁾	25.3.1982	<i>art. 4 ust. 2</i> Przewóz z państwa trzeciego do innej Umawiającej się Strony lub z innej Umawiającej się Strony do państwa trzeciego jest przedmiotem zezwolenia wydawanego w indywidualnych przypadkach przez drugą Umawiającą się Stronę.
Hiszpania	23.1.1963 ⁽⁷⁾	21.8.1963	<i>Protokół z dnia 29 października 1971 r.:</i> Ruch trójstronny jako taki jest dozwolony. tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Estonia	25.6.1997 ⁽⁸⁾	27.8.1997	<i>art. 4 lit. b)</i> Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Finlandia	16.1.1980 ⁽⁹⁾	28.5.1981	<i>art. 6 ust. 2 oraz protokół</i> zgromadzenia szwajcarsko-fińskiego Wspólnego Komitetu z dnia 23 i 24 maja 1989 r., pkt 2.2: ruch trójstronny jako taki oraz tzw. ruch trójstronny są dozwolone z zastrzeżeniem posiadania zezwolenia.

⁽¹⁾ RS **0.741.619.136.**⁽²⁾ RS **0.741.619.163.**⁽³⁾ RS **0.741.619.172.**⁽⁴⁾ SR **0.741.619.214.**⁽⁵⁾ SR **0.741.619.291.**⁽⁶⁾ RS **0.741.619.314.**⁽⁷⁾ RS **0.741.619.332.**⁽⁸⁾ SR **0.741.619.334.**⁽⁹⁾ RS **0.741.619.345.**

Państwo	Data podpisania umowy	Wejście w życie	Warunki
Francja	20.11.1951 ⁽¹⁰⁾	1.4.1952	Zgodnie z prawem krajowym. <i>Przewoźnicy szwajcarscy</i> : we Francji wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są zabronione; <i>Przewoźnicy francuscy</i> : w Szwajcarii wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Grecja	8.8.1970 ⁽¹¹⁾	6.9.1971	<i>art. 3 oraz protokół</i> zgromadzenia szwajcarsko-greckiego wspólnego komitetu w dniach 11–13 grudnia 1972 r.: wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego dozwolone (zgodnie ze specjalnymi zezwoleniami dotyczącymi limitów).
Węgry	16.1.1980 ⁽¹²⁾	24.8.1980	<i>art. 4 ust. 3 lit. c)</i> Limity liczby zezwoleń na ruch trójstronny jako taki. Tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Włochy	—	—	Protokół zgromadzenia szwajcarsko-włoskiego wspólnego komitetu z dnia 14 czerwca 1993 roku <i>Przewoźnicy szwajcarscy</i> : limity liczby zezwoleń na ruch trójstronny jako taki. Tzw. ruch trójstronny jest zabroniony. <i>Przewoźnicy włoscy</i> : ruch trójstronny jako taki dozwolony bez zezwolenia. Limity liczby zezwoleń na tzw. ruch trójstronny.
Irlandia	—	—	Zgodnie z prawem krajowym. <i>Przewoźnicy szwajcarscy</i> : Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są zabronione, chyba że uzyska się zezwolenie od władz Irlandii. <i>Przewoźnicy irlandzcy</i> : W stosunkach ze Szwajcarią wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Łotwa	28.4.1998 ⁽¹³⁾	13.12.1998	<i>art. 4 lit. b)</i> Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Litwa	26.5.1998 ⁽¹⁴⁾	15.1.2000	<i>art. 4 lit. b)</i> Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Luksemburg	17.5.1972 ⁽¹⁵⁾	1.6.1972	Umowa ma zastosowanie jedynie do przewozu osób. Brak uzgodnień dotyczących przewozu rzeczy. Ruch trójstronny jest dozwolony zgodnie z prawem krajowym. (Zastosowanie zasady wzajemności). Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Niderlandy	20.5.1952 ⁽¹⁶⁾	15.6.1952	Umowa ma zastosowanie jedynie do przewozu osób. Brak uzgodnień dotyczących przewozu rzeczy. Ruch trójstronny jest dozwolony zgodnie z prawem krajowym. (Zastosowanie zasady wzajemności). Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.

⁽¹⁰⁾ RS **0.741.619.349.1.**

⁽¹¹⁾ RS **0.741.619.372.**

⁽¹²⁾ SR **0.741.619.418.**

⁽¹³⁾ SR **0.741.619.487.**

⁽¹⁴⁾ SR **0.741.619.516.**

⁽¹⁵⁾ RS **0.741.619.518.**

⁽¹⁶⁾ RS **0.741.619.636.**

Państwo	Data podpisania umowy	Wejście w życie	Warunki
Polska	31.1.1971 ⁽¹⁷⁾	13.9.1977	<i>art. 4 ust. 1 lit. b)</i> Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Portugalia	28.6.1973 ⁽¹⁸⁾	1.1.1974	Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego wyłączono spod regulacji na podstawie decyzji szwajcarsko-portugalskiego Wspólnego Komitetu z dnia 6 czerwca 1996 roku.
Republika Czeska	17.12.1975 ⁽¹⁹⁾	15.1.1976	<i>art. 4 ust. 2</i> Limity liczby zezwoleń na ruch trójstronny jako taki. Tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Rumunia	2.9.1977 ⁽²⁰⁾	30.3.1978	<i>art. 5</i> Limity liczby zezwoleń na ruch trójstronny jako taki. Tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Słowacja	13.11.1997 ⁽²¹⁾	26.1.1998	<i>art. 4 lit. b)</i> Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Słowenia	15.10.1998 ⁽²²⁾	6.7.1999	<i>art. 4 lit. b)</i> Wszystkie rodzaje ruchu trójstronnego są dozwolone.
Szwecja	12.12.1973 ⁽²³⁾	22.4.1974	<i>art. 4 ust. 1 i 2</i> Ruch trójstronny jest dozwolony zgodnie ze specjalnymi zezwoleniami dotyczącymi limitów.

Ruch trójstronny jako taki ma miejsce w przypadku, gdy, jadąc zwykłą trasą, pojazd przejeżdża przez terytorium kraju, w którym jest zarejestrowany. Np. szwajcarski pojazd wykonujący przewóz z Niemiec do Włoch w tranzycie przez Szwajcarię.

Tzw. ruch trójstronny ma miejsce w przypadku, gdy pojazd nie przejeżdża przez terytorium kraju, w którym jest zarejestrowany. Np. szwajcarski pojazd wykonujący przewóz z Niemiec do Włoch w tranzycie przez Austrię.

⁽¹⁷⁾ SR **0.741.619.649**.⁽¹⁸⁾ RS **0.741.619.654**.⁽¹⁹⁾ SR **0.741.619.741**.⁽²⁰⁾ SR **0.741.619.663**.⁽²¹⁾ SR **0.741.619.690**.⁽²²⁾ SR **0.741.619.691**.⁽²³⁾ RS **0.741.619.714**.

ZAŁĄCZNIK 3

Wykaz postanowień dwustronnych umów w sprawie transportu drogowego zawartych przez Szwajcarię z różnymi państwami członkowskimi Wspólnoty, odnoszących się do udzielania zezwoleń na przewóz osób w ruchu trójkrotnym

Państwo	Data podpisania umowy	Wejście w życie	Warunki
Niemcy	17.12.1953 ⁽¹⁾	1.2.1954	art. 4 i 5 — zgodnie z prawem krajowym — respektując zasadę wzajemności
Austria	22.10.1958 ⁽²⁾	4.4.1959	art. 6 — zgodnie z prawem krajowym — respektując zasadę wzajemności
Belgia	25.2.1975 ⁽³⁾	24.7.1975	art. 3 — zgodnie z prawem krajowym
Bułgaria	30.5.1974 ⁽⁴⁾	3.10.1974	art. 3 ust. 2 — zgodnie z prawem krajowym
Chorwacja	30.6.1995 ⁽⁵⁾	17.5.1996	art. 3 ust. 4 — zgodnie z prawem krajowym
Dania	27.8.1981 ⁽⁶⁾	25.3.1982	art. 3 i 5 — zgodnie z prawem krajowym
Hiszpania	23.1.1963 ⁽⁷⁾	21.8.1963	art. 2 i 3 — wyraźne zezwolenie drugiej umawiającej się strony — w drodze wzajemnego porozumienia (wzajemność)
Estonia	25.6.1997 ⁽⁸⁾	27.8.1997	art. 3 ust. 4 — zgodnie z prawem krajowym — respektując zasadę wzajemności
Finlandia	16.1.1980 ⁽⁹⁾	28.5.1981	art. 3 — zgodnie z prawem krajowym
Francja	20.11.1951 ⁽¹⁰⁾	1.4.1952	rozdz. II — w drodze wzajemnego porozumienia — respektując zasadę wzajemności
Grecja	8.8.1970 ⁽¹¹⁾	6.9.1971	art. 2 — w drodze wzajemnego porozumienia (wzajemność)
Węgry	16.1.1980 ⁽¹²⁾	24.8.1980	Protokół do Umowy, rozdz. 1 ust. 1 — wyraźne zezwolenie drugiej umawiającej się strony
Włochy	—	—	zgodnie z prawem krajowym (brak umowy dwustronnej)

⁽¹⁾ RS 0.741.619.136.

⁽²⁾ RS 0.741.619.163.

⁽³⁾ RS 0.741.619.172.

⁽⁴⁾ SR 0.741.619.214.

⁽⁵⁾ SR 0.741.619.291.

⁽⁶⁾ RS 0.741.619.314.

⁽⁷⁾ RS 0.741.619.332.

⁽⁸⁾ SR 0.741.619.334.

⁽⁹⁾ RS 0.741.619.345.

⁽¹⁰⁾ RS 0.741.619.349.1.

⁽¹¹⁾ RS 0.741.619.372.

⁽¹²⁾ SR 0.741.619.418.

Państwo	Data podpisania umowy	Wejście w życie	Warunki
Irlandia	–	–	zgodnie z prawem krajowym (brak umowy dwustronnej)
Łotwa	28.4.1998 ⁽¹³⁾	13.12.1998	art. 3 ust. 4 — zgodnie z prawem krajowym — respektując zasadę wzajemności
Litwa	26.5.1998 ⁽¹⁴⁾	15.1.2000	art. 3 ust. 4 — zgodnie z prawem krajowym — respektując zasadę wzajemności
Luksemburg	17.5.1972 ⁽¹⁵⁾	1.6.1972	art. 3 — zgodnie z prawem krajowym
Niderlandy	20.5.1952 ⁽¹⁶⁾	15.6.1952	ust. 2 pkt 2 — zgodnie z prawem krajowym
Polska	31.1.1971 ⁽¹⁷⁾	13.9.1977	art. 3 ust. 2 — zgodnie z prawem krajowym
Portugalia	28.6.1973 ⁽¹⁸⁾	1.1.1974	Protokół do Umowy, sekcje 5 i 6 — wzajemne porozumienie — wzajemność
Republika Czeska	17.12.1975 ⁽¹⁹⁾	15.1.1976	art. 3 ust. 3 — zgodnie z prawem krajowym
Rumunia	2.9.1977 ⁽²⁰⁾	30.3.1978	art. 5 Limity liczby zezwoleń na ruch trójstronny jako taki. Tzw. ruch trójstronny jest zabroniony.
Słowacja	13.11.1997 ⁽²¹⁾	26.1.1998	art. 3 ust. 4 — zgodnie z prawem krajowym — respektując zasadę wzajemności
Słowenia	15.10.1998 ⁽²²⁾	6.7.1999	art. 3 ust. 3 — zgodnie z prawem krajowym
Szwecja	12.12.1973 ⁽²³⁾	22.4.1974	art. 3 — zgodnie z prawem krajowym

⁽¹³⁾ SR **0.741.619.487**.⁽¹⁴⁾ SR **0.741.619.516**.⁽¹⁵⁾ RS **0.741.619.518**.⁽¹⁶⁾ RS **0.741.619.636**.⁽¹⁷⁾ SR **0.741.619.649**.⁽¹⁸⁾ RS **0.741.619.654**.⁽¹⁹⁾ SR **0.741.619.741**.⁽²⁰⁾ SR **0.741.619.663**.⁽²¹⁾ SR **0.741.619.690**.⁽²²⁾ SR **0.741.619.691**.⁽²³⁾ RS **0.741.619.714**.