

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

L 265



Wydanie polskie

Legislacja

Rocznik 64

26 lipca 2021

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

DECYZJE

- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2021/1214 z dnia 22 lipca 2021 r. zezwalająca Polsce na ustanowienie na swoim terytorium zakazu wprowadzania do obrotu odmiany konopi Finola na podstawie dyrektywy Rady 2002/53/WE (notyfikowana jako dokument nr C(2021) 5295) 1

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

- ★ Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343, dostępnej pod adresem: <https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations> – Regulamin ONZ nr 160 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych w zakresie rejestratora danych na temat zdarzeń [2021/1215] 3
- ★ Decyzja NR 1/2021 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego Unia Europejska/Szwajcaria ustanowionego na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego z dnia 15 lipca 2021 r. zastępująca załącznik do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego [2021/1216] 26

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2021/1214

z dnia 22 lipca 2021 r.

zezwalająca Polsce na ustanowienie na swoim terytorium zakazu wprowadzania do obrotu odmiany konopi Finola na podstawie dyrektywy Rady 2002/53/WE

(notyfikowana jako dokument nr C(2021) 5295)

(Jedynie tekst w języku polskim jest autentyczny)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2002/53/WE z dnia 13 czerwca 2002 r. w sprawie Wspólnego katalogu odmian gatunków roślin rolniczych ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 18,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z dyrektywą 2002/53/WE Komisja publikuje w serii C *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* wspólny katalog odmian gatunków roślin rolniczych ⁽²⁾, który zawiera nazwy niektórych odmian konopi.
- (2) W art. 32 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1307/2013 ⁽³⁾ przewidziano, że – aby nie przyznawać wsparcia uprawom nielegalnym – obszary wykorzystywane do produkcji konopi kwalifikują się do wsparcia jedynie wówczas, gdy zastosowane odmiany zawierają maksymalnie 0,2 % tetrahydrokannabinolu (THC).
- (3) Art. 9 ust. 5 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 639/2014 ⁽⁴⁾ stanowi, że jeśli drugi rok z rzędu średnia wyników dla wszystkich prób danej odmiany przekracza zawartość THC określoną w art. 32 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 1307/2013, państwo członkowskie powiadamia Komisję o wniosku w sprawie upoważnienia do ustanowienia zakazu wprowadzania do obrotu tej odmiany zgodnie z art. 18 dyrektywy 2002/53/WE.
- (4) W dniu 19 stycznia 2021 r. Komisja otrzymała od Polski wniosek o zezwolenie na ustanowienie zakazu wprowadzania do obrotu na całym swoim terytorium odmiany konopi Finola, zgodnie z art. 9 ust. 5 rozporządzenia delegowanego (UE) nr 639/2014. Polska poinformowała Komisję, że po przeprowadzeniu analiz średnia zawartość THC we wszystkich próbkach odmiany Finola przekroczyła w drugim roku z rzędu wartość 0,2 %, o której mowa w art. 32 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 1307/2013.

⁽¹⁾ Dz.U. L 193 z 20.7.2002, s. 1.

⁽²⁾ Wspólny katalog odmian gatunków roślin rolniczych, Suplement 2021/2 (Dz.U. C 42 z 5.2.2021).

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1307/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające przepisy dotyczące płatności bezpośrednich dla rolników na podstawie systemów wsparcia w ramach wspólnej polityki rolnej oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 637/2008 i rozporządzenie Rady (WE) nr 73/2009 (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 608).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) nr 639/2014 z dnia 11 marca 2014 r. w sprawie uzupełnienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1307/2013 ustanawiającego przepisy dotyczące płatności bezpośrednich dla rolników na podstawie systemów wsparcia w ramach wspólnej polityki rolnej oraz zmiany załącznika X do tego rozporządzenia (Dz.U. L 181 z 20.6.2014, s. 1).

- (5) Na podstawie art. 18 dyrektywy 2002/53/WE państwo członkowskie może po zgłoszeniu wniosku zostać upoważnione do ustanowienia zakazu wprowadzania do obrotu odmiany włączonej do wspólnego katalogu odmian, jeżeli uprawa takiej odmiany stanowi zagrożenie dla środowiska lub zdrowia ludzkiego.
- (6) THC ma działanie psychotropowe i istnieje potrzeba ograniczenia narażenia ludzi poprzez ograniczenie obecności THC we wprowadzanych do obrotu odmianach konopi.
- (7) Należy zatem zezwolić Polsce na ustanowienie zakazu wprowadzania do obrotu odmiany konopi Finola na całym jej terytorium.
- (8) Aby umożliwić Komisji powiadomienie pozostałych państw członkowskich oraz aktualizację wspólnego katalogu odmian gatunków roślin rolniczych, należy zobowiązać Polskę do powiadomienia Komisji o dacie, od której zamierza rozpocząć stosowanie zezwolenia udzielonego niniejszą decyzją.
- (9) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Polska może zakazać wprowadzania do obrotu odmiany konopi Finola na całym swoim terytorium zgodnie z art. 18 dyrektywy 2002/53/WE.

Artykuł 2

Polska powiadamia Komisję o dacie rozpoczęcia stosowania zezwolenia, o którym mowa w art. 1.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Rzeczypospolitej Polskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 22 lipca 2021 r.

W imieniu Komisji
Stella KYRIAKIDES
Członek Komisji

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

Jedynie oryginalne teksty EKG ONZ mają skutek prawny w świetle międzynarodowego prawa publicznego. Status i datę wejścia w życie niniejszego regulaminu należy sprawdzać w najnowszej wersji dokumentu EKG ONZ dotyczącego statusu TRANS/WP.29/343, dostępnej pod adresem:

<https://unece.org/status-1958-agreement-and-annexed-regulations>

Regulamin ONZ nr 160 – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów silnikowych w zakresie rejestratora danych na temat zdarzeń [2021/1215]

Seria poprawek 01

Data wejścia w życie: DO POTWIERDZENIA

Niniejszy dokument służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych. Autentycznym i prawnie wiążącym tekstem jest: ECE/TRANS/WP.29/2021/58.

SPIS TREŚCI

REGULAMIN

0. Wprowadzenie
1. Zakres
2. Definicje
3. Wystąpienie o homologację
4. Homologacja
5. Wymagania
6. Zmiana typu pojazdu oraz rozszerzenie homologacji
7. Zgodność produkcji
8. Sankcje z tytułu niezgodności produkcji
9. Ostateczne zaniechanie produkcji
10. Nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów udzielających homologacji typu
11. Przepisy przejściowe

ZAŁĄCZNIKI

- 1 Zawiadomienie
 - 2 Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu pojazdu w zakresie jego rejestratora danych na temat zdarzeń
 - 3 Układy znaków homologacji
 - 4 Elementy i format danych
0. WPROWADZENIE
- 0.1. Celem niniejszego regulaminu jest ustanowienie jednolitych przepisów dotyczących homologacji pojazdów silnikowych kategorii M₁ i N₁ w zakresie ich rejestratorów danych na temat zdarzeń.
 - 0.2. Przepisy te dotyczą minimalnych wymagań w zakresie gromadzenia i przechowywania danych na temat wypadków pojazdów silnikowych oraz w zakresie zdolności tych danych do przetrwania wypadku. W regulaminie nie zawarto specyfikacji narzędzi ani metod odzyskiwania danych, ponieważ kwestie te regulują wymagania ustanowione na szczeblu krajowym/regionalnym.

- 0.3. Niniejsze przepisy służą zapewnieniu, aby rejestratory danych na temat zdarzeń rejestrowały w łatwy do wykorzystania sposób dane mające nieocenione znaczenie dla skutecznego prowadzenia badań wypadków oraz analizowania skuteczności wyposażenia bezpieczeństwa (np. zaawansowanych urządzeń przytrzymujących). Dane te pozwolą lepiej zrozumieć okoliczności, w których dochodzi do wypadków i obrażeń, i przyczynią się do usprawnienia procesu opracowywania projektów bezpieczniejszych pojazdów.
1. ZAKRES
- 1.1. Niniejszy regulamin stosuje się do homologacji pojazdów kategorii M₁ i N₁ ⁽¹⁾ w zakresie ich rejestratora danych na temat zdarzeń.
- 1.2. Niniejszy regulamin pozostaje bez uszczerbku dla wymagań ustanowionych w przepisach dotyczących prywatności, ochrony danych i przetwarzania danych osobowych, które obowiązują na szczeblu krajowym lub regionalnym.
- 1.3. Z zakresu są wyłączone następujące elementy danych: VIN, powiązane szczegółowe informacje na temat pojazdu, dane o lokalizacji/położeniu, informacje dotyczące kierowcy oraz data i czas zdarzenia.
- 1.4. W przypadku braku systemu lub czujnika służącego do przesyłania elementu danych w celu jego zarejestrowania i przechowywania zgodnie z sekcją 3 w formacie (zakres, rozdzielczość oraz częstotliwość próbkowania) określonym w załączniku 4 (ELEMENTY DANYCH), lub w przypadku gdy taki system lub czujnik nie był funkcjonalny w chwili rejestrowania elementu danych, zgodnie z niniejszym dokumentem zarejestrowanie takich danych ani zainstalowanie lub uruchomienie takich systemów lub czujników nie jest wymagane. Jeżeli jednak producent oryginalnego sprzętu wyposażył pojazd w czujnik lub system służący do przesyłania elementu danych w formacie określonym w załączniku 4 (ELEMENTY DANYCH), wówczas zgłoszenie elementu danych we wskazanym formacie jest obowiązkowe, o ile taki czujnik lub system jest funkcjonalny. Jeżeli wspomniany system lub czujnik nie były funkcjonalne w chwili rejestracji z uwagi na wystąpienie awarii, rejestrator danych na temat zdarzeń rejestruje wystąpienie awarii w sposób określony w przepisach dotyczących elementów danych zawartych w załączniku 4 (ELEMENTY DANYCH).
2. DEFINICJE
- Do celów wspomnianych elementów skuteczności działania:
- 2.1. „działanie ABS” oznacza, że układ przeciwblokujący (ABS) aktywnie kontroluje hamulce pojazdu;
- 2.2. „stan kontrolki poduszki powietrznej” odnosi się do tego, czy kontrolka sygnalizująca awarię poduszki powietrznej jest zapalona, czy też zgaszona;
- 2.3. „pobieranie” oznacza proces buforowania danych rejestratora danych na temat zdarzeń w tymczasowej pamięci ulotnej, gdzie aktualizuje się je w regularnych odstępach czasu;
- 2.4. „zmiana prędkości poprzecznej” oznacza skumulowaną zmianę prędkości wzdłuż osi poprzecznej zarejestrowaną przez rejestrator danych na temat zdarzeń pojazdu;
- 2.5. „zmiana prędkości wzdłużnej” oznacza skumulowaną zmianę prędkości wzdłuż osi wzdłużnej zarejestrowaną przez rejestrator danych na temat zdarzeń pojazdu;
- 2.6. „czas rozwinięcia przedniej poduszki powietrznej” oznacza (zarówno w przypadku kierowcy, jak i pasażera siedzącego z przodu) czas, jaki upłynął od czasu zero wypadku do wydania polecenia rozwinięcia poduszki powietrznej lub – w przypadku wieloetapowych systemów poduszek powietrznych – do wydania polecenia rozwinięcia poduszki w ramach pierwszego etapu;
- 2.7. „czas zakończenia zdarzenia” oznacza moment, w którym skumulowana zmiana prędkości w okresie 20 ms osiąga wartość 0,8 km/h lub mniejszą albo moment powrotu algorytmu wykrywania wypadku modułu sterującego poduszką powietrzną do ustawień domyślnych;

⁽¹⁾ Zgodnie z definicją w sekcji 2 ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3) (dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6) – <https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions>.

- 2.8. „prędkość obrotowa silnika” oznacza:
- w przypadku pojazdów napędzanych silnikami spalinowymi – liczbę obrotów na minutę głównego wału korbowego silnika pojazdu oraz
 - w przypadku pojazdów częściowo napędzanych silnikami spalinowymi – liczbę obrotów na minutę wału silnika pojazdu w punkcie jego wejścia do skrzyni przekładniowej pojazdu oraz
 - w przypadku pojazdów nienapędzanych żadnymi silnikami spalinowymi – liczbę obrotów na minutę głównego wału zdawczego urządzenia zapewniającego moc napędową lub urządzeń zapewniających moc napędową;
- 2.9. „procent całkowitego otwarcia przepustnicy silnika” oznacza przyspieszenie zadane przez kierowcę mierzone przez czujnik położenia przepustnicy na urządzeniu do kontroli przyspieszenia pojazdu w stosunku do jej położenia w przypadku całkowitego zwolnienia pedału gazu;
- 2.10. „zdarzenie” oznacza wypadek lub inny incydent o charakterze fizycznym, który skutkuje osiągnięciem lub przekroczeniem progu uruchomienia lub uruchomieniem jednokierunkowego rozwijanego urządzenia przytrzymującego, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej;
- 2.11. „rejestrator danych na temat zdarzeń” oznacza urządzenie lub funkcję pojazdu rejestrujące dynamiczne dane obejmujące szeregi czasowe w okresie bezpośrednio poprzedzającym zdarzenie (np. prędkość pojazdu w czasie) lub w trakcie wypadku (np. zmiana prędkości w czasie), aby można było odzyskać je po wypadku. Na potrzeby niniejszej definicji dane na temat zdarzeń nie obejmują danych audio ani video;
- 2.12. „przednia poduszka powietrzna” oznacza nadmuchiwaną urządzenie przytrzymujące, którego uruchomienie nie wiąże się z koniecznością podjęcia żadnych działań przez osoby przebywające w pojeździe i które wykorzystuje się do spełnienia obowiązujących wymagań w zakresie ochrony w przypadku zderzenia czołowego ustanowionych na szczeblu krajowym;
- 2.13. „jeżeli zarejestrowano dane” oznacza „jeżeli dane są rejestrowane w pamięci trwałej w celu późniejszego pobrania”;
- 2.14. „cykl zapłonu w chwili wypadku” oznacza liczbę cykli trybu poboru mocy od pierwszego użycia rejestratora danych na temat zdarzeń do chwili wystąpienia wypadku;
- 2.15. „cykl zapłonu w chwili pobrania” oznacza liczbę cykli poboru mocy od pierwszego użycia rejestratora danych na temat zdarzeń do chwili pobrania danych;
- 2.16. „przyspieszenie poprzeczne” oznacza element przyspieszenia wektorowego punktu w pojeździe w kierunku y . Przyspieszenie poprzeczne jest dodatnie od lewej do prawej, z perspektywy kierowcy siedzącego w pojeździe i zwróconego w kierunku jazdy do przodu;
- 2.17. „przyspieszenie wzdłużne” oznacza element przyspieszenia wektorowego punktu w pojeździe w kierunku x . Przyspieszenie wzdłużne jest dodatnie w kierunku jazdy pojazdu do przodu;
- 2.18. „maksymalna zmiana prędkości poprzecznej” oznacza maksymalną wartość skumulowanej zmiany prędkości wzdłuż osi poprzecznej zarejestrowaną przez rejestrator danych na temat zdarzeń pojazdu;
- 2.19. „maksymalna zmiana prędkości wzdłużnej” oznacza maksymalną wartość skumulowanej zmiany prędkości wzdłuż osi wzdłużnej zarejestrowaną przez rejestrator danych na temat zdarzeń pojazdu;
- 2.20. „maksymalna wypadkowa zmiana prędkości” oznacza skorelowaną czasowo maksymalną wartość skumulowanej zmiany prędkości wzdłuż zsumowanych wektorów osi wzdłużnej i osi poprzecznej zarejestrowaną przez rejestrator danych na temat zdarzeń;
- 2.21. „wypadek obejmujący wiele zdarzeń” oznacza wystąpienie co najmniej 2 zdarzeń, przy czym od pierwszego do ostatniego z tych zdarzeń nie może upłynąć więcej niż 5 sekund;

- 2.22. „pamięć trwała” oznacza pamięć zarezerwowaną do przechowywania danych zarejestrowanych przez rejestrator danych na temat zdarzeń w formie półtrwałej. Dane zapisane w pamięci trwałej są zachowane po zaniku zasilania i można je odzyskać za pomocą narzędzi i metod odzyskiwania danych zarejestrowanych przez rejestrator danych na temat zdarzeń;
- 2.23. „przyspieszenie normalne” oznacza element przyspieszenia wektorowego punktu w pojeździe w kierunku z. Przyspieszenie normalne skierowane w dół jest dodatnie;
- 2.24. „klasyfikacja wzrostu osoby przebywającej w pojeździe” oznacza – w przypadku pasażera siedzącego z przodu – klasyfikację osoby przebywającej w pojeździe jako osoby dorosłej a nie dziecka, a w przypadku kierowcy – jako osoby niebędącej osobą niskiego wzrostu, zgodnie z wymogami w zakresie formatu danych;
- 2.25. „funkcjonalny” oznacza, że w chwili zdarzenia system lub czujnik były aktywne lub mogły zostać uruchomione/wyłączone przez kierowcę;
- 2.26. „stan dezaktywacji poduszki powietrznej po stronie pasażera” oznacza stan poduszki powietrznej po stronie pasażera (dezaktywowana lub nie);
- 2.27. „napinacz” oznacza urządzenie aktywowane przez system wykrywania wypadku pojazdu, które likwiduje luz w systemie pasów bezpieczeństwa pojazdu;
- 2.28. „rejestracja” oznacza proces zapisywania danych pobranych przez rejestrator danych na temat zdarzeń w pamięci trwałej w celu ich późniejszego odzyskania;
- 2.29. „stan pasów bezpieczeństwa” oznacza przekazane przez system informacje zwrotne wskazujące, że pasy bezpieczeństwa w pojeździe są zapięte lub niezapięte;
- 2.30. „stan przełącznika położenia fotela, pozycja najbardziej wysunięta do przodu” oznacza stan przełącznika zainstalowanego w celu wykrycia, czy fotel został przesunięty do przodu;
- 2.31. „hamulec roboczy, włączony/wyłączony” oznacza stan urządzenia zainstalowanego w układzie pedału hamulca lub połączonego z tym układem w celu wykrycia, czy pedał ten został wciśnięty. Wspomniane urządzenie może obejmować przełącznik pedału hamulca lub inny mechanizm kontroli hamulca roboczego obsługiwany przez kierowcę;
- 2.32. „boczna poduszka powietrzna” oznacza wszelkiego rodzaju nadmuchiwane urządzenie przytrzymujące osobę przebywającą w pojeździe zamontowane w fotelu lub w konstrukcji bocznej wnętrza pojazdu, zaprojektowane w taki sposób, aby rozwinąć się w chwili uderzenia w bok pojazdu podczas wypadku w celu zniwelowania obrażeń, jakich mogłaby potencjalnie doznać osoba przebywająca w pojeździe, lub aby zapobiec wyrzuceniu jej z pojazdu.
- Uwaga: do rozwinięcia bocznych poduszek powietrznych może dojść również w innych trybach wypadkowych, w zależności od ustawień przyjętych przez producenta pojazdu;
- 2.33. „boczna kurtyna powietrzna” oznacza wszelkiego rodzaju nadmuchiwane urządzenie przytrzymujące osobę przebywającą w pojeździe zamontowane w konstrukcji bocznej wnętrza pojazdu, zaprojektowane w taki sposób, aby rozwinąć się w chwili uderzenia w bok pojazdu lub dachowania pojazdu podczas wypadku w celu zniwelowania obrażeń, jakich mogłaby potencjalnie doznać osoba przebywająca w pojeździe, lub aby zapobiec wyrzuceniu jej z pojazdu.
- Uwaga: do rozwinięcia bocznych kurtyn powietrznych może dojść również w innych trybach wypadkowych, w zależności od ustawień przyjętych przez producenta;
- 2.34. „prędkość wskazywana w pojeździe” oznacza prędkość pojazdu wskazywaną przez opracowany przez producenta podsystem służący do wskazywania prędkości poruszania się pojazdu po podłożu w trakcie jazdy;
- 2.35. „kontrola stateczności” oznacza dowolne urządzenie zgodne z krajowymi „systemami elektronicznej kontroli stateczności”;
- 2.36. „ruchy kierownicą” oznaczają odchylenie kątowne kierownicy mierzone względem pozycji właściwej dla jazdy na wprost (pozycja odpowiadająca zerowemu średniemu kątowi skrętu pary kół kierowanych);

- 2.37. „czas, jaki upłynął między zdarzeniem 1 i 2”, oznacza czas, jaki upłynął od czasu zero pierwszego zdarzenia do czasu zero drugiego zdarzenia w trakcie wypadku obejmującego wiele zdarzeń;
- 2.38. „czas osiągnięcia maksymalnej zmiany prędkości poprzecznej” oznacza czas, jaki upłynął od czasu zero wypadku do chwili osiągnięcia maksymalnej wartości skumulowanej zmiany prędkości wzdłuż osi poprzecznej zarejestrowanej przez rejestrator danych na temat zdarzeń;
- 2.39. „czas osiągnięcia maksymalnej zmiany prędkości wzdłużnej” oznacza czas, jaki upłynął od czasu zero wypadku do chwili osiągnięcia maksymalnej wartości skumulowanej zmiany prędkości wzdłuż osi wzdłużnej zarejestrowanej przez rejestrator danych na temat zdarzeń;
- 2.40. „czas osiągnięcia maksymalnej wypadkowej zmiany prędkości” oznacza czas, jaki upłynął od czasu zero wypadku do chwili osiągnięcia maksymalnej wypadkowej zmiany prędkości zgłoszonej przez rejestrator danych na temat zdarzeń;
- 2.41. „czas uruchomienia napinacza” oznacza czas, jaki upłynął od czasu zero wypadku do wydania polecenia uruchomienia napinacza pasów bezpieczeństwa (zarówno w przypadku kierowcy, jak i pasażera siedzącego z przodu);
- 2.42. „czas rozwinięcia bocznej poduszki/kurtyny powietrznej” oznacza czas, jaki upłynął od czasu zero wypadku do wydania polecenia rozwinięcia bocznej poduszki powietrznej lub bocznej kurtyny powietrznej (zarówno w przypadku kierowcy, jak i pasażera siedzącego z przodu);
- 2.43. „czas do pierwszego etapu” oznacza czas, jaki upłynął od czasu zero do wydania polecenia zainicjowania pierwszego etapu rozwijania przedniej poduszki powietrznej;
- 2.44. „czas do n-tego etapu” oznacza czas, jaki upłynął od czasu zero wypadku do wydania polecenia zainicjowania n-tego etapu rozwijania przedniej poduszki powietrznej (zarówno w przypadku kierowcy, jak i pasażera siedzącego z przodu);
- 2.45. „czas zero” oznacza czas odniesienia dla znaczników czasu zdarzenia wykorzystywanych na potrzeby danych gromadzonych przez rejestrator danych na temat zdarzeń;
- 2.46. „próg uruchomienia” oznacza, że odpowiedni parametr spełnił warunki konieczne do tego, by rejestrator danych na temat zdarzeń zarejestrował dane zdarzenie;
- 2.47. „kąt przechylenia pojazdu” oznacza kąt między osią y pojazdu a płaszczyzną podłoża wyznaczony przez system czujników pojazdu;
- 2.48. „typ pojazdu w zakresie rejestratora danych na temat zdarzeń” oznacza pojazdy, które nie różnią się w sposób istotny pod takimi względami jak:
- a) nazwa handlowa lub znak towarowy producenta;
 - b) właściwości pojazdu, które istotnie wpływają na działanie rejestratora danych na temat zdarzeń; dodania nowych czynników inicjujących, dodania nowych danych (nowych elementów danych) ani zmiany ich formatu nie uznaje się za „wywierające istotny wpływ na skuteczność działania rejestratora danych na temat zdarzeń”;
 - c) najważniejsze właściwości i konstrukcja rejestratora danych na temat zdarzeń;
- 2.49. „pamięć ulotna” oznacza pamięć zarezerwowaną do buforowania danych pobranych przez rejestrator danych na temat zdarzeń. Pamięć ta nie ma możliwości zachowania danych w sposób półtrwały. Dane pobrane do pamięci ulotnej są stale nadpisywane i nie zostają zachowane w przypadku utraty zasilania ani nie ma możliwości odzyskania ich za pomocą narzędzi do odzyskiwania danych z rejestratora danych na temat zdarzeń;
- 2.50. „dodatkowy system bezpieczeństwa niechronionego użytkownika drogi” oznacza rozwijalny system pojazdu znajdujący się poza przedziałem pasażerskim, zaprojektowany z myślą o zmniejszeniu obrażeń doznawanych przez niechronionych użytkowników drogi podczas zderzenia;
- 2.51. „kierunek x” oznacza kierunek osi x pojazdu, który jest równoległy do wzdłużnej osi pojazdu. Kierunek x jest dodatni w kierunku jazdy pojazdu do przodu;

- 2.52. „kierunek y” oznacza kierunek osi y pojazdu, który jest prostopadły do osi x i leży w tej samej płaszczyźnie poziomej co ta oś. Kierunek y jest dodatni od lewej do prawej z perspektywy kierowcy siedzącego w pojeździe i zwróconego w kierunku jazdy do przodu;
- 2.53. „kierunek z” oznacza kierunek osi z pojazdu, który jest prostopadły do osi x i y. Kierunek z jest dodatni w kierunku w dół;
- 2.54. „stopień przechyłu pojazdu” oznacza zmianę kąta nachylenia pojazdu w czasie w jego osi x, ustaloną przez system czujników pojazdu;
- 2.55. „stopień odchylenia pojazdu” oznacza zmianę kąta ustawienia pojazdu w czasie w jego osi z, ustaloną przez system czujników pojazdu.

3. WYSTĄPIENIE O HOMOLOGACJĘ

- 3.1. O udzielenie homologacji typu pojazdu w zakresie rejestratora danych na temat zdarzeń wstępuje producent pojazdu lub jego upoważniony przedstawiciel do organu udzielającego homologacji Umawiającej się Strony, zgodnie z przepisami zawartymi w załączniku 3 do Porozumienia z 1958 r.
- 3.2. Należy do niego dołączyć następującą dokumentację (wzór dokumentu informacyjnego znajduje się w załączniku 2):
- 3.2.1. opis typu pojazdu w odniesieniu do pozycji określonych w pkt 5 poniżej, w szczególności związanych z umiejscowieniem rejestratora danych na temat zdarzeń w pojeździe, parametrami uruchomienia urządzenia, pojemnością pamięci oraz odpornością na duże zmniejszenie prędkości i naprężenia mechaniczne związane z silnym uderzeniem;
- 3.2.2. elementy i format danych przechowywanych w rejestratorze danych na temat zdarzeń;
- 3.2.3. instrukcje dotyczące odzyskiwania danych z rejestratora danych na temat zdarzeń.
- 3.3. Organowi udzielającemu homologacji lub wyznaczonej placówce technicznej odpowiedzialnej za przeprowadzanie badań homologacyjnych należy dostarczyć pojazd reprezentatywny dla typu pojazdu, który ma być homologowany.

4. HOMOLOGACJA

- 4.1. Jeżeli typ pojazdu przedstawiony do homologacji na podstawie niniejszego regulaminu spełnia wymogi pkt 5 poniżej, należy udzielić homologacji tego typu pojazdu.
- 4.2. Każdemu homologowanemu typowi nadaje się numer homologacji. Dwie pierwsze cyfry tego numeru (obecnie 00 dla regulaminu w jego pierwotnej formie) wskazują serię poprawek uwzględniających najnowsze w momencie udzielania homologacji znaczące zmiany w regulaminie, dostosowujące go do postępu technicznego. Ta sama Umawiająca się Strona nie może przypisać tego samego numeru homologacji innemu typowi pojazdu.
- 4.3. Zawiadomienie o udzieleniu, rozszerzeniu, odmowie udzielenia lub cofnięciu homologacji albo o ostatecznym zaniechaniu produkcji typu pojazdu na podstawie niniejszego regulaminu należy przesłać Umawiającym się Stronom Porozumienia stosującym niniejszy regulamin na formularzu zgodnym ze wzorem zamieszczonym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu wraz z dokumentacją dostarczoną przez występującego o homologację w formacie nie większym niż A4 (210 × 297 mm) i w odpowiedniej skali lub w formacie elektronicznym.

- 4.4. Na każdym pojeździe zgodnym z typem pojazdu homologowanym zgodnie z niniejszym regulaminem, w widocznym i łatwo dostępnym miejscu określonym w formularzu homologacji, umieszcza się międzynarodowy znak homologacji zgodny ze wzorem opisanym w załączniku 3 i zawierający:
- 4.4.1. okrąg otaczający literę „E”, po której następuje:
- a) numer identyfikujący państwo udzielające homologacji ⁽²⁾; oraz
 - b) numer niniejszego regulaminu, literę „R”, myślnik i numer homologacji umieszczone z prawej strony okręgu określonego w tym punkcie
- lub
- 4.4.2. owal otaczający litery „UI”, po których następuje niepowtarzalny identyfikator.
- 4.5. Znak homologacji musi być czytelny i nieusuwalny.
- 4.6. Przed udzieleniem homologacji typu zapewnienie odpowiednich rozwiązań pozwalających na skuteczną kontrolę zgodności produkcji podlega weryfikacji przez organ udzielający homologacji typu.
5. WYMAGANIA
- Wymagania dotyczące pojazdów wyposażonych w rejestrator danych na temat zdarzeń obejmują elementy danych, format danych, pobieranie danych oraz wyniki badań zderzeniowych i zdolności do przetrwania wypadku.
- 5.1. Elementy danych
- 5.1.1. Każdy pojazd wyposażony w rejestrator danych na temat zdarzeń rejestruje elementy danych określone jako obowiązkowe oraz dane wymagane w określonych warunkach minimalnych w przedziale/czasie i z częstotliwością próbkowania określonymi w tabeli 1 w załączniku 4.
- 5.2. Format danych
- 5.2.1. Każdy zarejestrowany element danych należy podać zgodnie z zakresem, dokładnością i rozdzielczością określonymi załączniku 4 tabela 1.
- 5.2.2. Dane dotyczące zarejestrowanego czasu przyspieszenia i ich format: dane dotyczące odpowiednio zarejestrowanego czasu przyspieszenia wzdłużnego, poprzecznego i normalnego należy filtrować albo w momencie rejestracji, albo podczas pobierania danych w taki sposób, aby obejmowały:
- 5.2.2.1. okres czasu (TS), który jest odwrotnością częstotliwości próbkowania danych dotyczących przyspieszenia i jest wyrażony w milisekundach;
 - 5.2.2.2. numer pierwszego punktu (NFP), czyli liczba całkowita, która po pomnożeniu przez okres czasu równa jest czasowi pierwszego punktu danych dotyczących przyspieszenia względem czasu zero;
 - 5.2.2.3. numer ostatniego punktu (NLP), czyli liczba całkowita, która po pomnożeniu przez okres czasu równa jest czasowi ostatniego punktu danych dotyczących przyspieszenia względem czasu zero oraz
 - 5.2.2.4. wartości przyspieszenia NLP-NFP+1 rozpoczynające się w sekwencji od przyspieszenia w momencie NFP * TS i dalsze wartości przyspieszenia pobrane w przedziałach TS aż do osiągnięcia czasu NLP * TS.

⁽²⁾ Numery identyfikujące Umawiające się Strony Porozumienia z 1958 r. podano w załączniku 3 do ujednoliconej rezolucji w sprawie budowy pojazdów (R.E.3), dokument ECE/TRANS/WP.29/78/Rev.6 – <https://unece.org/transport/standards/transport/vehicle-regulations-wp29/resolutions>

5.3. Pobieranie danych

Rejestrator danych na temat zdarzeń musi zapisywać pobrane dane w pojeździe i dane te muszą pozostać w pojeździe, z zastrzeżeniem przepisów pkt 5.3.4, przynajmniej do czasu ich odzyskania zgodnie z przepisami krajowymi lub regionalnymi albo nadpisania ich zgodnie z pkt 5.3.4.

Bufor pamięci trwałej rejestratora danych na temat zdarzeń musi mieć miejsce na dane dotyczące co najmniej trzech różnych zdarzeń.

Elementy danych dotyczące każdego zdarzenia muszą być pobierane i rejestrowane przez rejestrator danych na temat zdarzeń, jak określono w pkt 5.1, zgodnie z następującymi warunkami i okolicznościami:

5.3.1. Warunki inicjujące rejestrację danych

Zdarzenie musi zostać zarejestrowane przez rejestrator danych na temat zdarzeń w przypadku osiągnięcia lub przekroczenia jednej z poniższych wartości progowych:

- 5.3.1.1. zmiany prędkości wzdłużnej pojazdu o więcej niż 8 km/h w przedziale czasu wynoszącym 150 ms lub mniej;
- 5.3.1.2. zmiany prędkości poprzecznej pojazdu o więcej niż 8 km/h w przedziale czasu wynoszącym 150 ms lub mniej;
- 5.3.1.3. uruchomienia jednokierunkowego urządzenia przytrzymującego osobę przebywającą w pojeździe;
- 5.3.1.4. uruchomienia dodatkowego systemu bezpieczeństwa niechronionego użytkownika drogi.

Jeżeli pojazd nie jest wyposażony w żaden dodatkowy system bezpieczeństwa niechronionego użytkownika drogi (ang. *vulnerable road user*, VRU), niniejszy dokument nie wymaga ani rejestrowania danych, ani montowania takich systemów. Jeżeli jednak pojazd jest wyposażony w taki system, rejestrowanie danych o zdarzeniach następujących po uruchomieniu tego systemu jest obowiązkowe.

5.3.2. Warunki inicjujące blokowanie danych

W przypadku wystąpienia poniższych okoliczności zapis zdarzenia w pamięci zostanie zablokowany, aby zapobiec nadpisaniu danych w przyszłości przez kolejne zdarzenie.

- 5.3.2.1. We wszystkich przypadkach, w których stosuje się jednokierunkowe urządzenia przytrzymujące osobę przebywającą w pojeździe.
- 5.3.2.2. W przypadku zderzenia czołowego, jeżeli pojazd nie jest wyposażony w jednokierunkowe urządzenie przytrzymujące w sytuacji zderzenia czołowego, gdy zmiana prędkości pojazdu w kierunku osi x przekracza 25 km/h w odstępie czasu wynoszącym 150 ms lub krótszym.
- 5.3.2.3. Uruchomienia dodatkowego systemu bezpieczeństwa niechronionego użytkownika drogi.

5.3.3. Warunki ustalenia czasu zero

Czas zero ustala się w momencie, w którym po raz pierwszy wystąpi którakolwiek z poniższych okoliczności:

- 5.3.3.1. w przypadku systemów z systemami kontroli poduszek powietrza typu „wake-up” – moment uruchomienia algorytmu kontroli przytrzymania osoby przebywającej w pojeździe lub
- 5.3.3.2. w przypadku algorytmów działających w trybie ciągłym –
 - 5.3.3.2.1. pierwszy punkt w przedziale czasowym, w którym skumulowana zmiana prędkości wzdłużnej w okresie 20 ms osiąga wartość przekraczającą 0,8 km/h lub
 - 5.3.3.2.2. w przypadku pojazdów rejestrujących „zmianę prędkości poprzecznej” – pierwszy punkt w przedziale czasowym, w którym skumulowana zmiana prędkości poprzecznej w okresie 5 ms osiąga wartość przekraczającą 0,8 km/h lub

- 5.3.3.3. w przypadku zastosowania jednokierunkowych rozwijanych urządzeń przytrzymujących lub w przypadku uruchomienia dodatkowego systemu ochrony bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi.
- 5.3.4. Nadpisywanie danych
- 5.3.4.1. Jeżeli nie jest dostępny bufor pamięci trwałej rejestratora danych na temat zdarzeń, w którym nie ma danych dotyczących poprzednich zdarzeń, wówczas zarejestrowane dane – z zastrzeżeniem przepisów pkt 5.3.2 – są nadpisywane przez dane dotyczące bieżących zdarzeń według zasady „pierwsze weszło, pierwsze wyszło” lub zgodnie z różnymi strategiami ustalonymi przez producenta i udostępnionymi odpowiednim organom Umawiających się Stron.
- 5.3.4.2. Ponadto, jeżeli nie jest dostępny bufor pamięci trwałej rejestratora danych na temat zdarzeń, w którym nie ma danych dotyczących poprzednich zdarzeń, wówczas dane, których źródłem są zdarzenia związane z uruchomieniem jednokierunkowego urządzenia przytrzymującego lub dodatkowych systemów bezpieczeństwa niechronionych użytkowników drogi, o czym mowa w pkt 5.3.2, zawsze nadpisują wszelkie inne dane, które nie są zablokowane zgodnie z pkt 5.3.2.
- 5.3.5. Awaria zasilania
- Dane zarejestrowane w pamięci trwałej zostają zachowane po zaniku zasilania.
- 5.4. Wyniki badań zderzeniowych i zdolność do przetrwania wypadku.
- 5.4.1. Każdy pojazd podlegający wymogom krajowych lub regionalnych przepisów dotyczących badania zderzenia czołowego musi być zgodny ze specyfikacjami zawartymi w pkt 5.4.3.
- 5.4.2. Każdy pojazd podlegający wymogom krajowych lub regionalnych przepisów dotyczących badania zderzenia bocznego musi być zgodny ze specyfikacjami zawartymi w pkt 5.4.3.
- 5.4.3. Elementy danych wymagane w pkt 5.1 są rejestrowane w formacie określonym w pkt 5.2, istnieją po zakończeniu badania zderzeniowego, a po zakończeniu badania cały zarejestrowany element danych ma wartość „tak”. Elementy, które nie działają normalnie podczas badań zderzeniowych (np. związane z pracą silnika, hamowaniem itp.), nie muszą spełniać wymogów dotyczących dokładności lub rozdzielczości w tych badaniach zderzeniowych.
- Odzyskanie danych musi być możliwe nawet po uderzeniu, którego siła została określona w regulaminach ONZ nr 94, 95 lub 137.
- 5.5. Wyłączenie rejestratora danych na temat zdarzeń musi być uniemożliwione.
6. ZMIANA TYPU POJAZDU ORAZ ROZSZERZENIE HOMOLOGACJI
- 6.1. O każdej zmianie typu pojazdu określonego w pkt 2.x niniejszego regulaminu należy powiadomić organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji typu pojazdu. Organ udzielający homologacji może:
- 6.1.1. uznać, że dokonane zmiany nie mają negatywnych skutków w odniesieniu do warunków udzielenia homologacji, i udzielić rozszerzenia homologacji; albo
- 6.1.2. uznać, że dokonane zmiany mają wpływ na warunki udzielenia homologacji, i zażądać dalszych badań lub dodatkowych kontroli przed udzieleniem rozszerzenia homologacji.
- 6.2. Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin zostają powiadomione o potwierdzeniu lub odmowie udzielenia homologacji, z wyszczególnieniem zmian, zgodnie z procedurą określoną w pkt 4.3 powyżej.
- 6.3. Organ udzielający homologacji powiadamia pozostałe Umawiające się Strony o rozszerzeniu homologacji przy użyciu formularza zawiadomienia przedstawionego w załączniku 1 do niniejszego regulaminu. Każdemu takiemu rozszerzeniu organ ten nadaje numer seryjny zwany numerem rozszerzenia.

7. ZGODNOŚĆ PRODUKCJI
- 7.1. Procedury zgodności produkcji muszą odpowiadać ogólnym przepisom określonym w art. 2 Porozumienia i dodatku 1 do Porozumienia (E/ECE/TRANS/505/Rev.3) oraz muszą spełniać następujące wymogi:
- 7.2. każdy pojazd homologowany zgodnie z niniejszym regulaminem musi być produkowany w sposób zapewniający jego zgodność z typem homologowanym poprzez spełnienie wymogów określonych w pkt 5 powyżej;
- 7.3. organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji, może w dowolnym czasie zweryfikować metody kontroli zgodności stosowane w każdym zakładzie produkcyjnym. Kontroli takich dokonuje się zazwyczaj co dwa lata.
8. SANKCJE Z TYTUŁU NIEZGODNOŚCI PRODUKCJI
- 8.1. Homologacja udzielona w odniesieniu do typu pojazdu zgodnie z niniejszym regulaminem może zostać cofnięta w razie niespełnienia wymogów określonych w pkt 7 powyżej.
- 8.2. Jeżeli Umawiająca się Strona postanowi o cofnięciu uprzednio przez siebie udzielonej homologacji, niezwłocznie powiadamia o tym fakcie, na formularzu zawiadomienia zgodnym ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu, pozostałe Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin.
9. OSTATECZNE ZANIECHANIE PRODUKCJI
- Jeżeli posiadacz homologacji ostatecznie zaniecha produkcji typu pojazdu homologowanego zgodnie z niniejszym regulaminem, informuje o tym organ udzielający homologacji, który udzielił homologacji. Organ ten z kolei bezzwłocznie powiadamia o tym pozostałe Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin na formularzu zawiadomienia zgodnym ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do niniejszego regulaminu.
10. Nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz nazwy i adresy organów udzielających homologacji typu
- Umawiające się Strony Porozumienia stosujące niniejszy regulamin przekazują sekretariatowi Organizacji Narodów Zjednoczonych^(?) nazwy i adresy placówek technicznych odpowiedzialnych za przeprowadzanie badań homologacyjnych oraz organów udzielających homologacji, którym należy przysyłać formularze poświadczające udzielenie, rozszerzenie, odmowę udzielenia lub cofnięcie homologacji.
11. PRZEPISY PRZEJŚCIOWE
- 11.1. Po oficjalnej dacie wejścia w życie serii poprawek 01 żadna z Umawiających się Stron stosujących niniejszy regulamin nie może odmówić udzielenia ani uznania homologacji typu na podstawie niniejszego regulaminu zmienionego serią poprawek 01.
- 11.2. Od dnia 1 lipca 2024 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie są zobowiązane do uznawania homologacji typu, udzielonych na podstawie wersji oryginalnej niniejszego regulaminu, które zostały po raz pierwszy wydane po dniu 1 lipca 2024 r.
- 11.3. Do dnia 1 lipca 2026 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin uznają homologacje typu udzielone na podstawie wersji oryginalnej niniejszego regulaminu, które zostały po raz pierwszy wydane przed dniem 1 lipca 2024 r.
- 11.4. Od dnia 1 lipca 2026 r. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie są zobowiązane do uznawania homologacji typu wydanych na podstawie wersji oryginalnej niniejszego regulaminu.

^(?) Za pośrednictwem platformy internetowej obsługiwanej przez EKG ONZ („/343 Application”) na potrzeby wymiany takich informacji: <https://www.unece.org/trans/main/wp29/datasharing.html>

-
- 11.5. Niezależnie od przepisów pkt 11.4 Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nadal uznają homologacje typu udzielone na podstawie wersji oryginalnej niniejszego regulaminu w przypadku pojazdów, których nie dotyczą zmiany wprowadzone w serii poprawek 01.
- 11.6. Umawiające się Strony stosujące niniejszy regulamin nie mogą odmówić udzielenia ani rozszerzenia homologacji typu zgodnie z wszelkimi poprzednimi seriami poprawek do tego regulaminu.
-

ZAŁĄCZNIK 2

Dokument informacyjny dotyczący homologacji typu pojazdu w zakresie rejestratora danych na temat zdarzeń

Należy załączyć spis treści.

Należy także dostarczyć rysunki w odpowiedniej skali i o dostatecznym stopniu szczegółowości, na papierze formatu A4 lub na arkuszu złożonym do formatu A4.

Fotografie, jeżeli zostały załączone, muszą być dostatecznie szczegółowe.

Informacje ogólne

- 1. Nazwa handlowa lub marka pojazdu:
- 2. Typ pojazdu:
- 3. Sposób identyfikacji typu, jeżeli oznaczono na pojeździe:
- 4. Umieszczenie oznakowania:
- 5. Umieszczenie i sposób umieszczenia znaku homologacji:
- 6. Kategoria pojazdu:
- 7. Nazwa i adres producenta:
- 8. Adres zakładu montażowego (zakładów montażowych):
- 9. Fotografie lub rysunki reprezentatywnego pojazdu:
- 10. Rejestrator danych na temat zdarzeń
 - 10.1. Marka (nazwa handlowa producenta):
 - 10.2. Typ i ogólny opis handlowy:
 - 10.3. Rysunki lub fotografie ukazujące umiejscowienie i sposób umieszczenia rejestratora danych na temat zdarzeń w pojeździe:
 - 10.4. Opis parametru uruchamiającego:
 - 10.5. Opis wszelkich innych istotnych parametrów (pojemność pamięci, odporność na duże zmniejszenia prędkości i naprężenia mechaniczne związane z silnym uderzeniem itp.):
 - 10.6. Elementy i format danych przechowywane w rejestratorze danych na temat zdarzeń:

Element danych	Przedział czasowy/czas zapisu (w stosunku do czasu zero)	Częstotliwość próbkowania danych (liczba próbek na sekundę)	Minimalny zakres	Dokładność	Rozdzielczość

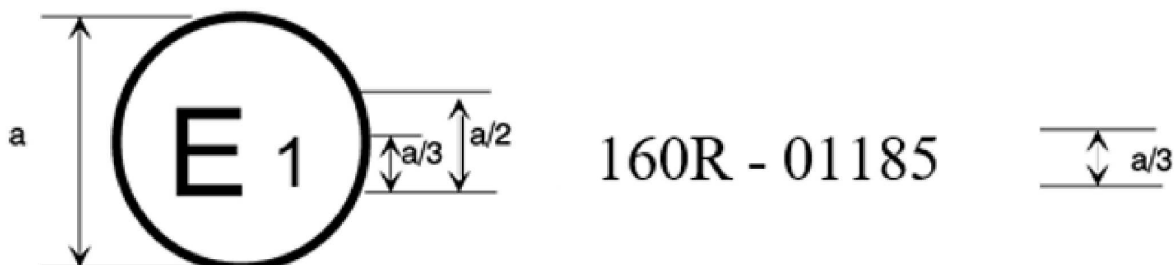
- 10.7. Instrukcja dotycząca odzyskiwania danych z rejestratora danych na temat zdarzeń:



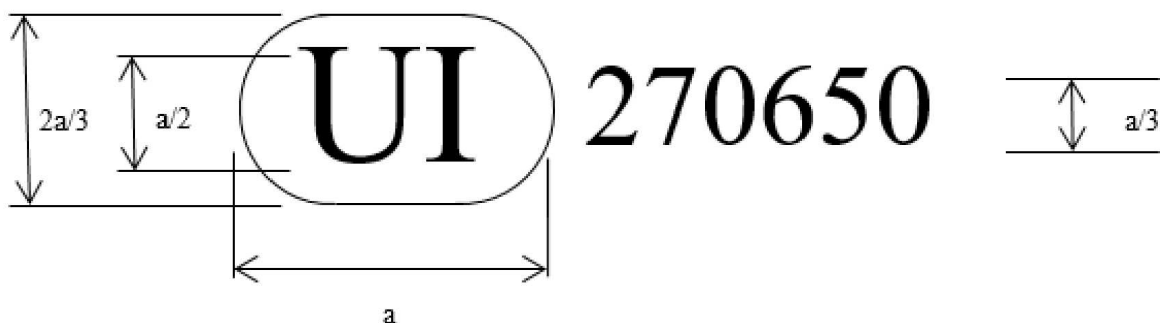
ZAŁĄCZNIK 3

Układy znaków homologacji

(zob. pkt 4.4–4.4.2 niniejszego regulaminu)

 $a = \text{min. } 8 \text{ mm}$

Powyższy znak homologacji umieszczony na pojeździe wskazuje, że odnośny typ pojazdu uzyskał homologację w Niemczech (E1) w zakresie rejestratora danych na temat zdarzeń na podstawie regulaminu ONZ nr 160. Dwie pierwsze cyfry numeru homologacji (01) wskazują, że w momencie udzielania homologacji regulamin ONZ nr 160 zawierał już serię poprawek 01.

 $a \geq 8 \text{ mm}$

Powyższy niepowtarzalny identyfikator wskazuje, że dany typ pojazdu uzyskał homologację i że odpowiednie informacje dotyczące tej homologacji typu są dostępne w bezpiecznej internetowej bazie danych ONZ przy użyciu nr 270650 jako niepowtarzalnego identyfikatora. Wszelkie początkowe zera w niepowtarzalnym identyfikatorze można pominąć w oznakowaniu homologacji.

ZAŁĄCZNIK 4

Elementy i format danych ⁽¹⁾

Tabela 1

Element danych	Warunek zastosowania wymagania ⁽¹⁾	Przedział czasowy/czas zapisu ⁽²⁾ (w stosunku do czasu zero)	Częstotliwość próbkowania danych (liczba próbek na sekundę)	Minimalny zakres	Dokładność ⁽³⁾	Rozdzielczość	Rejestrowane zdarzenie(-a) ⁽⁴⁾
Zmiana prędkości wzdłużnej	Obowiązkowy – nie jest wymagany, jeżeli przyspieszenie wzdłużne rejestrowane jest przy częstotliwości ≥ 500 Hz z wystarczającym zakresem i rozdzielczością do obliczenia zmiany prędkości z wymaganą dokładnością	0–250 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	100	-100 km/h – +100 km/h	$\pm 10\%$	1 km/h	Planarne
Maksymalna zmiana prędkości wzdłużnej	Obowiązkowy – nie jest wymagany, jeżeli przyspieszenie wzdłużne rejestrowane jest z częstotliwością ≥ 500 Hz	0–300 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	Nd.	-100 km/h – +100 km/h	$\pm 10\%$	1 km/h	Planarne
Czas osiągnięcia maksymalnej zmiany prędkości wzdłużnej	Obowiązkowy – nie jest wymagany, jeżeli przyspieszenie wzdłużne rejestrowane jest z częstotliwością ≥ 500 Hz	0–300 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	Nd.	0–300 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	± 3 ms	2,5 ms	Planarne
Prędkość wskazywana w pojeździe	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	0 km/h–250 km/h	± 1 km/h	1 km/h	Planarne VRU
Procent całkowitego otwarcia przepustnicy (lub procent pełnego wciśnięcia pedału przyspieszenia)	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	0–100 %	$\pm 5\%$	1 %	Planarne Przewrócenie się pojazdu VRU
Hamulec roboczy, włączony/wyłączony	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	W położeniu włączonym lub wyłączonym	Nd.	W położeniu włączonym lub wyłączonym	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu

⁽¹⁾ Określone poniżej wymagania dotyczące formatu są wymaganiami minimalnymi i producenci mogą je przekraczać.

Element danych	Warunek zastosowania wymagania ⁽¹⁾	Przedział czasowy/czas zapisu ⁽²⁾ (w stosunku do czasu zero)	Częstotliwość próbkowania danych (liczba próbek na sekundę)	Minimalny zakres	Dokładność ⁽³⁾	Rozdzielczość	Rejestrowane zdarzenie(-a) ⁽⁴⁾
Cykl zapłonu w chwili wypadku	Obowiązkowy	-1,0 s	Nd.	0–60 000	±1 cykl	1 cykl	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu
Cykl zapłonu w chwili pobrania	Obowiązkowy	W momencie pobierania danych ⁽⁵⁾	Nd.	0–60 000	±1 cykl	1 cykl	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu
Stan pasów bezpieczeństwa (kierowca)	Obowiązkowy	-1,0 s	Nd.	Zapięte, niezapięte	Nd.	Zapięte, niezapięte	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Kontrolka poduszki powietrznej ⁽⁶⁾	Obowiązkowy	-1,0 s	Nd.	W położeniu włączonym lub wyłączonym	Nd.	W położeniu włączonym lub wyłączonym	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Rozwinięcie przedniej poduszki powietrznej, czas potrzebny na rozwinięcie w przypadku jednostopniowej poduszki powietrznej lub czas do pierwszego etapu w przypadku wielostopniowej poduszki powietrznej (kierowca).	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2ms	1 ms	Planarne
Rozwinięcie przedniej poduszki powietrznej, czas potrzebny na rozwinięcie w przypadku jednostopniowej poduszki powietrznej lub czas do pierwszego etapu w przypadku wielostopniowej poduszki powietrznej (pasażer siedzący z przodu).	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2 ms	1 ms	Planarne
Wypadek obejmujący wiele zdarzeń, liczba zdarzeń	Jeżeli zarejestrowano dane ⁽⁷⁾	Zdarzenie	Nd.	1 lub większa liczba	Nd.	1 lub większa liczba	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu

Element danych	Warunek zastosowania wymagania ⁽¹⁾	Przedział czasowy/czas zapisu ⁽²⁾ (w stosunku do czasu zero)	Częstotliwość próbkowania danych (liczba próbek na sekundę)	Minimalny zakres	Dokładność ⁽³⁾	Rozdzielczość	Rejestrowane zdarzenie(-a) ⁽⁴⁾
Czas, jaki upłynął między zdarzeniem 1 i 2	Obowiązkowy	W razie potrzeby	Nd.	0–5,0 s	±0,1 s	0,1 s	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Kompletne zarejestrowane dane (tak, nie)	Obowiązkowy	Po innych danych	Nd.	Tak lub nie	Nd.	Tak lub nie	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu
Przyspieszenie poprzeczne (po kolizji)	Jeżeli zarejestrowano dane	0–250 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	500 Hz	-50 – +50g	+/-10 %	1 g	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Przyspieszenie wzdłużne (po kolizji)	Jeżeli zarejestrowano dane	0–250 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	500 Hz	-50 – +50g	+/-10 %	1 g	Planarne
Przyspieszenie normalne (po kolizji)	Jeżeli zarejestrowano dane	-1,0 do 5,0 s ⁽⁵⁾	10 Hz	-5 g do +5 g	±10 %	0,5 g	Przewrócenie się pojazdu
Zmiana prędkości poprzecznej	Obowiązkowy – nie jest wymagany, jeżeli przyspieszenie poprzeczne rejestrowane jest przy częstotliwości \geq 500 Hz i z wystarczającym zakresem i rozdzielczością do obliczenia zmiany prędkości z wymaganą dokładnością	0–250 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	100	-100 km/h – +100 km/h	±10 %	1 km/h	Planarne
Maksymalna zmiana prędkości poprzecznej	Obowiązkowy – nie jest wymagany, jeżeli przyspieszenie poprzeczne rejestrowane jest z częstotliwością \geq 500 Hz	0–300 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	Nd.	-100 km/h – +100 km/h	±10 %	1 km/h	Planarne

Element danych	Warunek zastosowania wymagania ⁽¹⁾	Przedział czasowy/czas zapisu ⁽²⁾ (w stosunku do czasu zero)	Częstotliwość próbkowania danych (liczba próbek na sekundę)	Minimalny zakres	Dokładność ⁽³⁾	Rozdzielczość	Rejestrowane zdarzenie(-a) ⁽⁴⁾
Czas maksymalnej zmiany prędkości poprzecznej	Obowiązkowy – nie jest wymagany, jeżeli przyspieszenie poprzeczne rejestrowane jest z częstotliwością ≥ 500 Hz	0–300 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	Nd.	0–300 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	± 3 ms	2,5 ms	Planarne
Czas osiągnięcia maksymalnej wypadkowej zmiany prędkości.	Obowiązkowy – nie jest wymagany, jeżeli odpowiednie przyspieszenie rejestrowane jest przy częstotliwości ≥ 500 Hz	0–300 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	Nd.	0–300 ms lub 0–czas zakończenia zdarzenia plus 30 ms, w zależności od tego, który z tych przedziałów jest krótszy.	± 3 ms	2,5 ms	Planarne
Prędkość obrotowa silnika	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	0–10 000 obr./min.	± 100 obr./min. ⁽⁹⁾	100 obr./min.	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Kąt przechylenia pojazdu	Jeżeli zarejestrowano dane	-1,0 do 5,0 s ⁽⁸⁾	10	-1 080° do +1 080°	± 10 %	10°	Przewrócenie się pojazdu
Stopień przechyłu pojazdu	Obowiązkowy, jeżeli jest zamontowany i stosowany do algorytmu kontroli układu zabezpieczającego przed skutkami przewrócenia się pojazdu	-1,0 do 5,0 s ⁽¹⁰⁾	10	-240–240 deg/s	+/-10 % ⁽¹¹⁾	1 deg/s	Przewrócenie się pojazdu
Działanie ABS	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Uszkodzony, aktywny, uruchomiony ⁽¹²⁾	Nd.	Uszkodzony, aktywny, uruchomiony ⁽¹¹⁾	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu
Kontrola stateczności	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Uszkodzony, włączony, wyłączony, uruchomiony ⁽¹¹⁾	Nd.	Uszkodzony, włączony, wyłączony, uruchomiony ⁽¹¹⁾	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu
Ruchy kierownicą	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	-250° w prawo do +250° w lewo	± 5 %	± 1 %	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu
Stan pasów bezpieczeństwa (pasażer siedzący z przodu)	Obowiązkowy	-1,0 s	Nd.	Zapięte, niezapięte	Nd.	Zapięte, niezapięte	Planarne Przewrócenie się pojazdu

Element danych	Warunek zastosowania wymagania ⁽¹⁾	Przedział czasowy/czas zapisu ⁽²⁾ (w stosunku do czasu zero)	Częstotliwość próbkowania danych (liczba próbek na sekundę)	Minimalny zakres	Dokładność ⁽³⁾	Rozdzielczość	Rejestrowane zdarzenie(-a) ⁽⁴⁾
Stan dezaktywacji poduszki powietrznej po stronie pasażera, przód	Obowiązkowy	-1,0 s	Nd.	Wyłączony lub niewyłączony	Nd.	Wyłączony lub niewyłączony	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Rozwinięcie się przednich poduszek powietrznych, czas do n-tego etapu (kierowca) ⁽³⁾	Obowiązkowy, jeżeli pojazd jest wyposażony w przednią poduszkę powietrzną kierowcy z wielostopniowym zespołem napętniającym.	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2 ms	1 ms	Planarne
Rozwinięcie się przednich poduszek powietrznych, czas do n-tego etapu (pasażer siedzący z przodu) ⁽¹³⁾	Obowiązkowy, jeżeli pojazd jest wyposażony w przednią poduszkę powietrzną pasażera siedzącego z przodu z wielostopniowym zespołem napętniającym.	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2 ms	1 ms	Planarne
Rozwinięcie bocznych poduszek powietrznych, czas rozwinięcia (kierowca)	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2 ms	1 ms	Planarne
Rozwinięcie bocznych poduszek powietrznych, czas rozwinięcia (pasażer siedzący z przodu)	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2 ms	1 ms	Planarne
Rozwinięcie bocznych kurtyn powietrznych, czas rozwinięcia (po stronie kierowcy)	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2 ms	1 ms	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Rozwinięcie bocznych kurtyn powietrznych, czas rozwinięcia (po stronie pasażera)	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2 ms	1 ms	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Aktywacja napinaczy, czas uruchomienia (kierowca)	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2 ms	1 ms	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Aktywacja napinaczy, czas uruchomienia (pasażer siedzący z przodu)	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2 ms	1 ms	Planarne Przewrócenie się pojazdu

Element danych	Warunek zastosowania wymagania ⁽¹⁾	Przedział czasowy/czas zapisu ⁽²⁾ (w stosunku do czasu zero)	Częstotliwość próbkowania danych (liczba próbek na sekundę)	Minimalny zakres	Dokładność ⁽³⁾	Rozdzielczość	Rejestrowane zdarzenie(-a) ⁽⁴⁾
Stan przełącznika położenia fotela, pozycja najbardziej wysunięta do przodu (kierowca)	Obowiązkowy, jeżeli pojazd jest wyposażony w taki przełącznik i jeżeli odgrywa on rolę w podejmowaniu decyzji o rozwinięciu poduszki	-1,0 s	Nd.	Tak lub nie	Nd.	Tak lub nie	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Stan przełącznika położenia fotela, pozycja najbardziej wysunięta do przodu (pasażer siedzący z przodu)	Obowiązkowy, jeżeli pojazd jest wyposażony w taki przełącznik i jeżeli odgrywa on rolę w podejmowaniu decyzji o rozwinięciu poduszki	-1,0 s	Nd.	Tak lub nie	Nd.	Tak lub nie	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Klasyfikacja wzrostu osoby przebywającej w pojeździe (kierowca)	Jeżeli zarejestrowano dane	-1,0 s	Nd.	Kobieta 5-cio centylowa lub większa	Nd.	Tak lub nie	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Klasyfikacja wzrostu osoby przebywającej w pojeździe (pasażer siedzący z przodu)	Jeżeli zarejestrowano dane	-1,0 s	Nd.	6-latek – HIII US ATD lub Q6 ATD lub mniejszy	Nd.	Tak lub nie	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Stan pasów bezpieczeństwa (pasażerowie siedzący z tyłu)	Obowiązkowy	-1,0 s	Nd.	Zapięte, niezapięte	Nd.	Zapięte, niezapięte	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Stan kontrolki systemu monitorowania ciśnienia w oponach (TPMS)	Obowiązkowy	-1,0 s względem czasu zero	Nd.	Nd.	Nd.	Włączony, wyłączony	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Przyspieszenie wzdłużne (przed wypadkiem)	Obowiązkowy	-5,0–0 s względem czasu zero	2 Hz	-1,5 g do +1,5 g	+/-10 %	0,1 g	Planarne VRU
Przyspieszenie poprzeczne (przed wypadkiem)	Obowiązkowy	-5,0–0 s względem czasu zero	2 Hz	-1,0 g do +1,0 g	+/-10 %	0,1 g	Planarne
Stopień odchylenia	Obowiązkowy	-5–0 s względem czasu zero	2	Od -75 do +75 stopni/sekundę	±10 % stosunku do pełnego zakresu czujnika	0,1	Planarne Przewrócenie się pojazdu

Element danych	Warunek zastosowania wymagania ⁽¹⁾	Przedział czasowy/czas zapisu ⁽²⁾ (w stosunku do czasu zero)	Częstotliwość próbkowania danych (liczba próbek na sekundę)	Minimalny zakres	Dokładność ⁽³⁾	Rozdzielczość	Rejestrowane zdarzenie(-a) ⁽⁴⁾
Stan kontroli trakcji	Obowiązkowy, jeżeli pojazd nie jest wyposażony w ESC	-5,0–0 s względem czasu zero	2	Nd.	Nd.	Aktywnie kontroluje, uszkodzony, wyłączony lub włączony, ale nie kontroluje	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Stan AEBS	Obowiązkowy	-5,0–0 s względem czasu zero	2	Nd.	Nd.	Aktywnie ostrzegający, aktywnie zaangażowany, uszkodzony, wyłączony, nieaktywny	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu
Tempomat	Obowiązkowy	-5,0–0 s względem czasu zero	2	Nd.	Nd.	Aktywnie kontroluje, uszkodzony, wyłączony, włączony, ale nie kontroluje	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu
Stan tempomatu adaptacyjnego (poziom 1 systemu automatyzacji jazdy)	Obowiązkowy	-5,0–0 s względem czasu zero	2	Nd.	Nd.	Aktywnie kontroluje, uszkodzony, wyłączony, włączony, ale nie kontroluje	Planarne VRU Przewrócenie się pojazdu
Aktywacja dodatkowego systemu bezpieczeństwa VRU, czas aktywacji	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	±2 ms	1 ms	VRU
Stan wskaźnika ostrzeżenia o dodatkowym systemie bezpieczeństwa VRU ⁽¹⁴⁾	Obowiązkowy	-1,1–0 s względem czasu zero	Nd.	Nd.	Nd.	W położeniu włączonym lub wyłączonym	VRU
Stan pasa bezpieczeństwa na środku z przodu	Obowiązkowy	-1,0 s	Nd.	Zapięte, niezapięte	Nd.	Zapięte, niezapięte	Planarne Przewrócenie się pojazdu

Element danych	Warunek zastosowania wymagania ⁽¹⁾	Przedział czasowy/czas zapisu ⁽²⁾ (w stosunku do czasu zero)	Częstotliwość próbkowania danych (liczba próbek na sekundę)	Minimalny zakres	Dokładność ⁽³⁾	Rozdzielczość	Rejestrowane zdarzenie(-a) ⁽⁴⁾
Środkowa poduszka powietrzna w przypadku uderzenia po stronie przeciwnej do strony kierowcy	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	0–250 ms	+/-2 ms	1 ms	Planarne Przewrócenie się pojazdu
Stan systemu ostrzegania przed niezamierzoną zmianą pasa ruchu	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Nd.	Nd.	Uszkodzony, Wyłączony, Włączony, ale brak ostrzeżenia, Włączony – Ostrzeżenie po lewej stronie, Włączony – Ostrzeżenie po prawej stronie	
Stan korekcyjnej funkcji sterowania (CSF)	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Nd.	Nd.	Uszkodzony, Wyłączony, Włączony, ale nie interweniuje, Włączony – czynnie interweniuje	
Stan funkcji kierowania w sytuacjach awaryjnych (ESF)	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Nd.	Nd.	Uszkodzony, Wyłączony, Włączony, ale nie interweniuje, Włączony – czynnie interweniuje	
Stan funkcji automatycznie kontrolowanego kierowania (ACSF) kategorii A	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Nd.	Nd.	Uszkodzony, Wyłączony, Włączony, ale nie kontroluje Włączony – aktywnie kontroluje	
Stan funkcji automatycznie kontrolowanego kierowania (ACSF) kategorii B1	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Nd.	Nd.	Uszkodzony, Wyłączony, Włączony, ale nie kontroluje Włączony – aktywnie kontroluje	
Stan funkcji automatycznie kontrolowanego kierowania (ACSF) kategorii B2	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Nd.	Nd.	Uszkodzony, Wyłączony, Włączony, ale nie kontroluje Włączony – aktywnie kontroluje	

Element danych	Warunek zastosowania wymagania ⁽¹⁾	Przedział czasowy/czas zapisu ⁽²⁾ (w stosunku do czasu zero)	Częstotliwość próbkowania danych (liczba próbek na sekundę)	Minimalny zakres	Dokładność ⁽³⁾	Rozdzielczość	Rejestrowane zdarzenie(-a) ⁽⁴⁾
Stan funkcji automatycznie kontrolowanego kierowania (ACSF) kategorii C	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Nd.	Nd.	Uszkodzony, Wyłączony, Włączony, ale nie kontroluje Włączony – aktywnie kontroluje	
Stan funkcji automatycznie kontrolowanego kierowania (ACSF) kategorii D	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Nd.	Nd.	Uszkodzony, Wyłączony, Włączony, ale nie kontroluje Włączony – aktywnie kontroluje	
Stan funkcji automatycznie kontrolowanego kierowania (ACSF) kategorii E	Obowiązkowy	-5,0–0 s	2	Nd.	Nd.	Uszkodzony, Wyłączony, Włączony, ale nie kontroluje Włączony – aktywnie kontroluje	
Stan systemu szybkiego powiadamiania o wypadku	Obowiązkowy	Zdarzenie	Nd.	Nd.	Nd.	Uszkodzony, Włączony, ale system szybkiego powiadamiania nie jest uruchamiany automatycznie, Włączony – system szybkiego powiadamiania jest uruchamiany automatycznie	

⁽¹⁾ „Obowiązkowy” określa warunki wyszczególnione w sekcji 1.

⁽²⁾ Dane dotyczące czasu przed wypadkiem i dane dotyczące wypadku są asynchroniczne. Wymaganie dotyczące dokładności czasu próbki dla czasu przed wypadkiem wynosi od -0,1 do 1,0 s (np. T = -1 musiałoby wystąpić między -1,1 a 0 s).

⁽³⁾ Wymaganie dotyczące dokładności obowiązuje tylko w zakresie czujnika fizycznego. Jeżeli pomiary pobrane przez czujnik przekraczają zakres konstrukcyjny czujnika, zgłaszany element powinien wskazywać, kiedy pomiar po raz pierwszy przekroczył zakres konstrukcyjny czujnika.

⁽⁴⁾ „Planarne” obejmuje zdarzenia wywołane, o których mowa w sekcjach 5.3.1.1, 5.3.1.2 i 5.3.1.3, a „VRU” – zdarzenia wywołane, w których mowa w sekcji 5.3.1.4.

⁽⁵⁾ Liczba cykli zapłonu w chwili pobrania nie musi zostać zapisana w momencie wypadku, ale musi zostać podana w trakcie procesu pobierania danych.

⁽⁶⁾ Kontrolka poduszki powietrznej jest wskaźnikiem gotowości określonym w krajowych wymaganiach dotyczących poduszek powietrznych, może również zapalić się w celu zasygnalizowania usterki w innej części rozwijalnych urządzeń przytrzymujących.

⁽⁷⁾ „Jeżeli zarejestrowano dane” oznacza „jeżeli dane są rejestrowane w pamięci trwałej w celu późniejszego pobrania”.

⁽⁸⁾ Zapis może nastąpić w dowolnym przedziale czasowym; sugeruje się przedział od -1,0 do 5,0.

⁽⁹⁾ Elementy te nie muszą spełniać wymagań dotyczących dokładności i rozdzielczości w określonych badaniach zderzeniowych.

⁽¹⁰⁾ „Kąt przechylenia pojazdu” może być zapisany w dowolnym przedziale czasowym; sugeruje się przedział od -1,0 s do 5,0 s.

⁽¹¹⁾ W stosunku do pełnego zakresu czujnika.

⁽¹²⁾ Producenci mogą uwzględnić inne statusy systemu.

⁽¹³⁾ Należy wskazać ten element n-1 razy, po jednym razie na każdy etap rozwinięcia w przypadku wielostopniowego systemu poduszek powietrznych.

⁽¹⁴⁾ Ze wskaźnikiem ostrzegawczym poduszki powietrznej można połączyć wiele wskaźników stanu systemu bezpieczeństwa.

DECYZJA NR 1/2021 WSPÓLNEGO KOMITETU DS. TRANSPORTU LOTNICZEGO UNIA EUROPEJSKA/SZWAJCARIA USTANOWIONEGO NA MOCY UMOWY MIĘDZY WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ A KONFEDERACJĄ SZWAJCARSKĄ W SPRAWIE TRANSPORTU LOTNICZEGO

z dnia 15 lipca 2021 r.

zastępująca załącznik do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego [2021/1216]

KOMITET DS. TRANSPORTU LOTNICZEGO UNIA EUROPEJSKA/SZWAJCARIA,

uwzględniając Umowę między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego („Umowa”), w szczególności jej art. 23 ust. 4,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł

Z dniem 1 sierpnia 2021 r. załącznikiem do niniejszej decyzji zastępuje się załącznik do Umowy.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lipca 2021 r.

W imieniu Wspólnego Komitetu

Filip CORNELIS

Przewodniczący Delegacji Unii Europejskiej

Christian HEGNER

Przewodniczący Delegacji Szwajcarii

ZAŁĄCZNIK

Na użytek niniejszej Umowy:

- na mocy Traktatu z Lizbony, który wszedł w życie dnia 1 grudnia 2009 r., Unia Europejska zastępuje Wspólnotę Europejską i jest jej następcą prawnym;
- wszędzie tam, gdzie w aktach prawnych wymienionych w niniejszym załączniku znajdują się odniesienia do państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej, zastąpionej Unią Europejską, lub wymóg nawiązania do nich, odniesienia te rozumiane są do celów Umowy jako mające zastosowanie jednakowo do Szwajcarii lub do wymogu nawiązania do Szwajcarii;
- odniesienia do rozporządzeń Rady (EWG) nr 2407/92 i (EWG) nr 2408/92 dokonane w art. 4, 15, 18, 27 i 35 Umowy należy rozumieć jako odniesienia do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008;
- bez uszczerbku dla postanowień art. 15 niniejszej Umowy, termin „wspólnotowy przewoźnik lotniczy”, stosowany w podanych poniżej dyrektywach i rozporządzeniach wspólnotowych, oznacza również przewoźnika lotniczego, który uzyskał koncesję i którego główne miejsce prowadzenia działalności oraz siedziba statutowa, jeżeli takowa istnieje, znajduje się w Szwajcarii, zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008. Wszelkie odniesienia do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 należy rozumieć jako odniesienia do rozporządzenia (WE) nr 1008/2008;
- każde zawarte w poniższych aktach prawnych odesłanie do art. 81 i 82 Traktatu lub do art. 101 i 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej należy rozumieć jako odesłanie do art. 8 i 9 niniejszej Umowy.

1. Liberalizacja lotnictwa i inne przepisy dotyczące lotnictwa cywilnego

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona) (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3), zmienione:

- rozporządzeniem (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1),
- rozporządzeniem (UE) 2020/696 (Dz.U. L 165 z 27.5.2020, s. 1),
- rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/2114 (Dz.U. L 426 z 17.12.2020, s. 1); rozporządzenie (UE) 2020/2114 stosuje się w Szwajcarii w całości od dnia 18 grudnia 2020 r.,
- rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/2115 (Dz.U. L 426 z 17.12.2020, s. 4); rozporządzenie (UE) 2020/2115 stosuje się w Szwajcarii w całości od dnia 18 grudnia 2020 r.

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 302 z 1.12.2000, s. 57).

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy (Dz.U. L 299 z 18.11.2003, s. 9).

Rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 lutego 2003 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty (Dz.U. L 66 z 11.3.2003, s. 1).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1358/2003 z dnia 31 lipca 2003 r. wykonujące rozporządzenie (WE) nr 437/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów, frachtu i poczty oraz zmieniające jego załączniki I i II (Dz.U. L 194 z 1.8.2003, s. 9), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 158/2007 (Dz.U. L 49 z 17.2.2007, s. 9).

Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, s. 1), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 285/2010 (Dz.U. L 87 z 7.4.2010, s. 19),
- rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/1118 (Dz.U. L 243 z 29.7.2020, s. 1).

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1 (art. 1–12), zmienione:

- rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 (Dz.U. L 138 z 30.4.2004, s. 50),
- rozporządzeniem (UE) 2020/459 (Dz.U. L 99 z 31.3.2020, s. 1),
- rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/1477 (Dz.U. L 338 z 15.10.2020, s. 4),
- rozporządzeniem (UE) 2021/250 (Dz.U. L 58 z 19.2.2021, s. 1), art. 10a ust. 1 i 4 rozporządzenia (EWG) nr 95/93, zmienionego art. 1 pkt 6 rozporządzenia (UE) 2021/250, stosuje się w Szwajcarii od dnia 20 lutego 2021 r.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 70 z 14.3.2009, s. 11).

Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36)

(art. 1–9, 11–23 i 25).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 35 z 4.2.2009, s. 47).

2. Przepisy dotyczące konkurencji

Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu (tekst mający znaczenie dla EOG), (Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1) (art. 1–13, 15–45).

(W zakresie, w jakim to rozporządzenie jest istotne dla stosowania niniejszej Umowy. Dodanie tego rozporządzenia nie narusza podziału zadań według niniejszej Umowy).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 773/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. odnoszące się do prowadzenia przez Komisję postępowań zgodnie z art. 81 i art. 82 Traktatu WE (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 123 z 27.4.2004, s. 18), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1792/2006 (Dz.U. L 362 z 20.12.2006, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 622/2008 (Dz.U. L 171 z 1.7.2008, s. 3).

Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1

(art. 1–18, art. 19 ust. 1–2 i art. 20–23).

W odniesieniu do art. 4 ust. 5 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw, w stosunkach między Wspólnotą Europejską a Szwajcarią stosuje się, co następuje:

- 1) W przypadku koncentracji określonej w art. 3 rozporządzenia (WE) nr 139/2004, która nie ma wymiaru wspólnotowego w rozumieniu art. 1 tego rozporządzenia i która może być rozpatrzona w ramach krajowego prawa konkurencji przynajmniej trzech państw członkowskich WE i Konfederacji Szwajcarskiej, osoby lub przedsiębiorstwa określone w art. 4 ust. 2 tego rozporządzenia mogą, przed zawiadomieniem właściwych organów, poinformować Komisję Europejską w drodze uzasadnionego wniosku, że koncentracja powinna zostać zbadana przez Komisję.
- 2) Komisja Europejska bezzwłocznie przekazuje Konfederacji Szwajcarskiej wszystkie wnioski złożone zgodnie z art. 4 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 139/2004 oraz zgodnie z poprzednim ustępem.
- 3) Jeżeli Konfederacja Szwajcarska wyraziła sprzeciw co do wniosku o przekazanie sprawy, właściwe szwajcarskie organy ochrony konkurencji zachowują swoją kompetencję w sprawie i nie zostaje ona przekazana przez Konfederację Szwajcarską zgodnie z niniejszym ustępem.

W odniesieniu do terminów, o których mowa w art. 4 ust. 4 i 5, art. 9 ust. 2 i 6 oraz art. 22 ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw:

- 1) Komisja Europejska bezzwłocznie przekazuje właściwym szwajcarskim organom ochrony konkurencji wszystkie odnośne dokumenty zgodnie z art. 4 ust. 4 i 5, art. 9 ust. 2 i 6 oraz art. 22 ust. 2.

- 2) Bieg terminów, o których mowa w art. 4 ust. 4 i 5, art. 9 ust. 2 i 6 oraz art. 22 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 139/2004, rozpoczyna się w odniesieniu do Konfederacji Szwajcarskiej wraz z otrzymaniem odnośnych dokumentów przez właściwe szwajcarskie organy ochrony konkurencji.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 802/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 133 z 30.4.2004, s. 1 (art. 1–24), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1792/2006 (Dz.U. L 362 z 20.12.2006, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1033/2008 (Dz.U. L 279 z 22.10.2008, s. 3),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1269/2013 (Dz.U. L 336 z 14.12.2013, s. 1).

Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (wersja skodyfikowana) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17).

Rozporządzenie Rady (WE) nr 487/2009 z dnia 25 maja 2009 r. w sprawie stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu do pewnych kategorii porozumień i uzgodnionych praktyk w sektorze transportu lotniczego (wersja ujednolicona) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 148 z 11.6.2009, s. 1).

3. Bezpieczeństwo lotnicze

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

Agencja korzysta z uprawnień nadanych jej na mocy przepisów rozporządzenia również w Szwajcarii.

Komisja korzysta również w Szwajcarii z nadanych jej uprawnień w zakresie decyzji podejmowanych na podstawie art. 2 ust. 6 i 7, art. 41 ust. 6, art. 62 ust. 5, art. 67 ust. 2 i 3, art. 70 ust. 4, art. 71 ust. 2, art. 76 ust. 4, art. 84 ust. 1, art. 85 ust. 9, art. 104 ust. 3 ppkt (i), art. 105 ust. 1 i art. 106 ust. 1 i 6.

Niezależnie od dostosowania horyzontalnego, przewidzianego w tiret drugim załącznika do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego, odniesień do „państw członkowskich” w przepisach rozporządzenia (UE) nr 182/2011, o których mowa w art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139, nie należy rozumieć jako mających zastosowanie do Szwajcarii.

Żadnego z przepisów rozporządzenia nie interpretuje się jako upoważniającego EASA do działania w imieniu Szwajcarii w ramach umów międzynarodowych w celach innych niż wsparcie Szwajcarii w wypełnianiu jej zobowiązań nałożonych takimi umowami.

Do celów niniejszej Umowy przepisy rozporządzenia odczytuje się z następującymi dostosowaniami:

- a) w art. 68 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w ust. 1 lit. a) po słowie „Unią” dodaje się słowa „lub Szwajcarią”;
 - (ii) dodaje się ustęp w brzmieniu:

„4. Prowadząc rokowania z państwem trzecim w celu zawarcia umowy, zgodnie z którą państwo członkowskie lub Agencja będą mogły wystawiać certyfikaty na podstawie certyfikatów wystawionych przez władze lotnicze danego państwa trzeciego, Unia podejmuje każdorazowo starania w celu uzyskania dla Szwajcarii oferty zawarcia podobnej umowy z danym państwem trzecim. Z kolei Szwajcaria podejmuje starania w celu zawarcia z krajami trzecimi umów odpowiadających umowom zawartym przez Unię.”;

- b) w art. 95 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„3. Na zasadzie odstępstwa od art. 12 ust. 2 lit. a) warunków zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej, obywatele Szwajcarii korzystający z pełni praw obywatelskich mogą zostać zatrudnieni przez Dyrektora Zarządzającego Agencji.”;

c) w art. 96 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„Szwajcaria stosuje w odniesieniu do Agencji Protokół w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej, stanowiący załącznik A do niniejszego załącznika, zgodnie z dodatkiem do załącznika A.”;

d) w art. 102 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5. Szwajcaria w pełni uczestniczy w zarządzie i ma w nim te same prawa i obowiązki co państwa członkowskie Unii Europejskiej, poza prawem głosu.”;

e) w art. 120 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„13. Szwajcaria wnosi wkład finansowy, o którym mowa w ust. 1 lit. b), według poniższego wzoru:

$$S (0,2/100) + S [1 - (a+b) 0,2/100] c/C$$

gdzie:

- S = część budżetu Agencji niepokryta z opłat i należności wymienionych w ust. 1 lit. c) i d),
a = liczba państw stowarzyszonych,
b = liczba państw członkowskich UE,
c = wkład Szwajcarii do budżetu ICAO,
C = łączny wkład państw członkowskich UE i państw stowarzyszonych do budżetu ICAO.”;

f) w art. 122 dodaje się ustęp w brzmieniu:

„6. Postanowienia dotyczące finansowej kontroli sprawowanej przez Unię w Szwajcarii w odniesieniu do uczestników działań Agencji są przedstawione w załączniku B do niniejszego załącznika.”;

g) do załącznika I do rozporządzenia włącza się następujące statki powietrzne jako produkty objęte zakresem art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących⁽¹⁾:

A/c - [HB-JES] – typ Gulfstream G-V

A/c - [HB-ZDF] – typ MD900.”;

h) odniesienie do rozporządzenia (UE) 2016/679 w art. 132 ust. 1 w odniesieniu do Szwajcarii rozumie się jako odniesienie do właściwego ustawodawstwa krajowego;

i) art. 140 ust. 6 nie ma zastosowania do Szwajcarii.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 290/2012 (Dz.U. L 100 z 5.4.2012, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 70/2014 (Dz.U. L 23 z 28.1.2014, s. 25),
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 245/2014 (Dz.U. L 74 z 14.3.2014, s. 33),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/445 (Dz.U. L 74 z 18.3.2015, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/539 (Dz.U. L 91 z 7.4.2016, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/1065 (Dz.U. L 192 z 30.7.2018, s. 21),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/1119 (Dz.U. L 204 z 13.8.2018, s. 13),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/1974 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2019/27 (Dz.U. L 8 z 10.1.2019, s. 1),

⁽¹⁾ Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1.

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/430 (Dz.U. L 75 z 19.3.2019, s. 66),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1747 (Dz.U. L 268 z 22.10.2019, s. 23),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/359 (Dz.U. L 67 z 5.3.2020, s. 82),
- rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/723 (Dz.U. L 170 z 2.6.2020, s. 1),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/2193 (Dz.U. L 434 z 23.12.2020, s. 13).

Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/723 z dnia 4 marca 2020 r. określające szczegółowe zasady dotyczące akceptowania licencji pilotów wydanych przez państwo trzecie i zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 (Dz.U. L 170 z 2.6.2020, s. 1).

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4) (art. 1–3, art. 4 ust. 2, art. 5–11 i art. 13), zmienione:

- rozporządzeniem (WE) nr 1899/2006 (Dz.U. L 377 z 27.12.2006, s. 1),
- rozporządzeniem (WE) nr 1900/2006 (Dz.U. L 377 z 27.12.2006, s. 176),
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 (Dz.U. L 10 z 12.1.2008, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 (Dz.U. L 254 z 20.9.2008, s. 1).

Zgodnie z art. 139 rozporządzenia (UE) 2018/1139 rozporządzenie (EWG) nr 3922/91 traci moc z dniem rozpoczęcia stosowania szczegółowych przepisów przyjętych na podstawie art. 32 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (UE) 2018/1139 w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymogów dotyczących odpoczynku w odniesieniu do taksówek powietrznych, operacji służb ratownictwa medycznego oraz operacji zarobkowego transportu lotniczego wykonywanych przez jednego pilota przy użyciu samolotów.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35), zmienione:

- rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18),
- rozporządzeniem (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 104/2004 z dnia 22 stycznia 2004 r. ustanawiające zasady w sprawie organizacji i składu komisji odwoławczej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.U. L 16 z 23.1.2004, s. 20).

Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15), zmienione:

- rozporządzeniem (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 8).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 84 z 23.3.2006, s. 14), ostatnio zmienione:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1992 (Dz.U. L 410 z 7.12.2020, s. 49).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1332/2011 z dnia 16 grudnia 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne w celu zapobiegania kolizjom w powietrzu (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 336 z 20.12.2011, s. 20), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/583 (Dz.U. L 101 z 16.4.2016, s. 7).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 646/2012 z dnia 16 lipca 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące grzywn i okresowych kar pieniężnych nakładanych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 187 z 17.7.2012, s. 29).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 7/2013 (Dz.U. L 4 z 9.1.2013, s. 36),
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 69/2014 (Dz.U. L 23 z 28.1.2014, s. 12),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1039 (Dz.U. L 167 z 1.7.2015, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/5 (Dz.U. L 3 z 6.1.2016, s. 3),
- rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2019/897 (Dz.U. L 144 z 3.6.2019, s. 1),
- rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/570 (Dz.U. L 132 z 27.4.2020, s. 1).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 800/2013 (Dz.U. L 227 z 24.8.2013, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 71/2014 (Dz.U. L 23 z 28.1.2014, s. 27),
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 83/2014 (Dz.U. L 28 z 31.1.2014, s. 17),
- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 379/2014 (Dz.U. L 123 z 24.4.2014, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/140 (Dz.U. L 24 z 30.1.2015, s. 5),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1329 (Dz.U. L 206 z 1.8.2015, s. 21),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/640 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/2338 (Dz.U. L 330 z 16.12.2015, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1199 (Dz.U. L 198 z 23.7.2016, s. 13),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/363 (Dz.U. L 55 z 2.3.2017, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/394 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 1),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/1042 (Dz.U. L 188 z 25.7.2018, s. 3), z wyjątkiem nowego art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 965/2012, określonego w art. 1 pkt 1 rozporządzenia (UE) 2018/1042, zmienionym:
 - rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/745 (Dz.U. L 176 z 5.6.2020, s. 11),
 - rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/1975 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 53),
 - rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1387 (Dz.U. L 229 z 5.9.2019, s. 1), zmienionym:
 - rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1176 (Dz.U. L 259 z 10.8.2020, s. 10),
 - rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1384 (Dz.U. L 228 z 4.9.2019, s. 106),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/2036 (Dz.U. L 416 z 11.12.2020, s. 24); pkt 4–6 załącznika do rozporządzenia (UE) 2020/2036 stosuje się w Szwajcarii od dnia 31 grudnia 2020 r.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 179 z 29.6.2013, s. 46).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/161 (Dz.U. L 27 z 1.2.2017, s. 99),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/401 (Dz.U. L 72 z 15.3.2018, s. 17),

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/469 (Dz.U. L 104 z 3.4.2020, s. 1), zmienionym:
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1177 (Dz.U. L 259 z 10.8.2020, s. 12),
- rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/1234 (Dz.U. L 282 z 31.8.2020, s. 1),
- rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2020/2148 (Dz.U. L 428 z 18.12.2020, s. 10).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/2153 z dnia 16 grudnia 2019 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 319/2014 (Dz.U. L 327 z 17.12.2019, s. 36).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18), zmienione:

- rozporządzeniem (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/1158 (Dz.U. L 192 z 16.7.2016, s. 21).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1088 (Dz.U. L 176 z 7.7.2015, s. 4),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/1536 (Dz.U. L 241 z 17.9.2015, s. 16),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2017/334 (Dz.U. L 50 z 28.2.2017, s. 13),
- rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/1142 (Dz.U. L 207 z 16.8.2018, s. 2),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1383 (Dz.U. L 228 z 4.9.2019, s. 1),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1384 (Dz.U. L 228 z 4.9.2019, s. 106),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/270 (Dz.U. L 56 z 27.2.2020, s. 20),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1159 (Dz.U. L 257 z 6.8.2020, s. 14).

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 63 z 6.3.2015, s. 1).

Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18), zmienione:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/133 (Dz.U. L 25 z 29.1.2019, s. 14),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1159 (Dz.U. L 257 z 6.8.2020, s. 14),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/97 (Dz.U. L 31 z 29.1.2021, s. 208); art. 1 rozporządzenia (UE) 2021/97 stosuje się w Szwajcarii od dnia 26 lutego 2021 r., z wyjątkiem pkt 1 załącznika I, który stosuje się w Szwajcarii od dnia 16 lutego 2021 r.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 163 z 30.6.2015, s. 1).

Decyzja Komisji (UE) 2016/2357 z dnia 19 grudnia 2016 r. w odniesieniu do braku rzeczywistej zgodności z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi w odniesieniu do certyfikatów wydawanych przez Hellenic Aviation Training Academy (Grecką Akademię Szkoleń Lotniczych HATA) oraz licencji określonych w części 66 wydawanych na ich podstawie (notyfikowana jako dokument nr C(2016) 8645) (Dz.U. L 348 z 21.12.2016, s. 72).

Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów, a także licencjonowania załóg lotniczych balonów, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10), zmienione:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/357 (Dz.U. L 67 z 5.3.2020, s. 34).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji szybowców, a także licencjonowania załóg lotniczych szybowców, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 64), zmienione:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/358 (Dz.U. L 67 z 5.3.2020, s. 57).

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/494 z dnia 25 marca 2019 r. w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa lotniczego w odniesieniu do wystąpienia Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 85 I z 27.3.2019, s. 11).

Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/1128 z dnia 1 lipca 2019 r. w sprawie praw dostępu do zaleceń i odpowiedzi przechowywanych w centralnym archiwum europejskim oraz uchylecia decyzji nr 2012/780/UE (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 177 z 2.7.2019, s. 112).

4. Ochrona lotnictwa

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 91 z 3.4.2009, s. 7), zmienione:

— rozporządzeniem Komisji (UE) nr 297/2010 (Dz.U. L 90 z 10.4.2010, s. 1),

— rozporządzeniem Komisji (UE) nr 720/2011 (Dz.U. L 193 z 23.7.2011, s. 19),

— rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1141/2011 (Dz.U. L 293 z 11.11.2011, s. 22),

— rozporządzeniem Komisji (UE) nr 245/2013 (Dz.U. L 77 z 20.3.2013, s. 5).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 338 z 19.12.2009, s. 17), zmienione:

— rozporządzeniem Komisji (UE) 2016/2096 (Dz.U. L 326 z 1.12.2016, s. 7).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 7 z 12.1.2010, s. 3).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 72/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w zakresie ochrony lotnictwa (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 23 z 27.1.2010, s. 1), zmienione:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/472 (Dz.U. L 85 z 1.4.2016, s. 28).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1), zmienione:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/2426 (Dz.U. L 334 z 22.12.2015, s. 5),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/815 (Dz.U. L 122 z 13.5.2017, s. 1),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/55 (Dz.U. L 10 z 13.1.2018, s. 5),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/103 (Dz.U. L 21 z 24.1.2019, s. 13), zmienionym:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/910 (Dz.U. L 208 z 1.7.2020, s. 43),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/413 (Dz.U. L 73 z 15.3.2019, s. 98),

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1583 (Dz.U. L 246 z 26.9.2019, s. 15), zmienionym:
 - rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/910 (Dz.U. L 208 z 1.7.2020, s. 43),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/111 (Dz.U. L 21 z 27.1.2020, s. 1),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/910 (Dz.U. L 208 z 1.7.2020, s. 43),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/255 (Dz.U. L 58 z 19.2.2021, s. 23); pkt 15, 18–19 i 32 załącznika do rozporządzenia (UE) 2021/255 stosuje się w Szwajcarii od dnia 11 marca 2021 r.

Decyzja wykonawcza Komisji C(2015) 8005 z dnia 16 listopada 2015 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierające informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008 (nieopublikowana w Dz.U.), zmieniona:

- decyzją wykonawczą Komisji C(2017) 3030,
- decyzją wykonawczą Komisji C(2018) 4857,
- decyzją wykonawczą Komisji C(2019) 132, zmienioną:
 - decyzją wykonawczą Komisji C(2020) 4241,
- decyzją wykonawczą Komisji C(2021) 0996.

5. Zarządzanie ruchem lotniczym

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 1), zmienione:

- rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34).

Komisji przysługują w Szwajcarii uprawnienia przyznane jej zgodnie z art. 6, 8, 10, 11 i 12.

W art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

w ust. 2 słowa „na szczeblu wspólnotowym” zastępuje się słowami „na szczeblu wspólnotowym wraz ze Szwajcarią”.

Niezależnie od dostosowania horyzontalnego, przewidzianego w tiret drugim załącznika do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego, odniesień do „państw członkowskich” w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 lub w przepisach decyzji 1999/468/WE, o której mowa w tym artykule, nie należy rozumieć jako mających zastosowanie do Szwajcarii.

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 10), zmienione:

- rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34).

Komisji przysługują w Szwajcarii uprawnienia przyznane jej zgodnie z art. 9a, 9b, 15, 15a, 16 i 17.

Do celów niniejszej Umowy przepisy rozporządzenia należy czytać z następującymi dostosowaniami:

- a) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:
 - w ust. 2 po słowie „Wspólnoty” dodaje się słowa „i Szwajcarii”;
- b) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:
 - w ust. 1 i 6 po słowie „Wspólnoty” dodaje się słowa „i Szwajcarii”;
- c) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:
 - w ust. 1 po słowie „Wspólnoty” dodaje się słowa „i Szwajcarii”;
- d) w art. 10 wprowadza się następujące zmiany:

w ust. 1 po słowie „Wspólnoty” dodaje się słowa „i Szwajcarii”;

e) art. 16 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Komisja kieruje swoją decyzję do państw członkowskich oraz informuje o niej instytucję zapewniającą służby w zakresie, w jakim jej to prawnie dotyczy.”.

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 20), zmienione:

— rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34).

Komisji przysługują w Szwajcarii uprawnienia przyznane jej zgodnie z art. 3a, 6 i 10.

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 96 z 31.3.2004, s. 26), zmienione:

— rozporządzeniem (WE) nr 1070/2009 (Dz.U. L 300 z 14.11.2009, s. 34).

Komisji przysługują w Szwajcarii uprawnienia przyznane jej zgodnie z art. 4, 7 i art. 10 ust. 3.

Do celów niniejszej Umowy przepisy rozporządzenia należy czytać z następującymi dostosowaniami:

a) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

w ust. 2 po słowie „Wspólnocie” dodaje się słowa „lub Szwajcarii”;

b) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

w ust. 4 po słowie „Wspólnocie” dodaje się słowa „lub Szwajcarii”;

c) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

w sekcji 3 tiret drugie i ostatnie po słowie „Wspólnocie” dodaje się słowa „lub Szwajcarii”.

Zgodnie z art. 139 rozporządzenia (UE) 2018/1139 rozporządzenie (WE) nr 552/2004 traci moc ze skutkiem od dnia 11 września 2018 r. Art. 4, 5, 6, 6a i 7 tego rozporządzenia oraz załączniki III i IV do tego rozporządzenia są jednak nadal stosowane do daty rozpoczęcia stosowania aktów delegowanych, o których mowa w art. 47 rozporządzenia 2018/1139, i w zakresie, w jakim akty te dotyczą przedmiotu odpowiednich przepisów rozporządzenia (WE) nr 552/2004, ale w każdym razie nie później niż do dnia 12 września 2023 r.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 342 z 24.12.2005, s. 20).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 186 z 7.7.2006, s. 46), zmienione:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1), zmienionym:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/886 (Dz.U. L 205 z 29.6.2020, s. 14),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/469 (Dz.U. L 104 z 3.4.2020, s. 1), zmienionym:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1177 (Dz.U. L 259 z 10.8.2020, s. 12),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 428/2013 (Dz.U. L 127 z 9.5.2013, s. 23),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2120 (Dz.U. L 329 z 3.12.2016, s. 70),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2018/139 (Dz.U. L 25 z 30.1.2018, s. 4).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 186 z 7.7.2006, s. 27), zmienione:

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 30/2009 (Dz.U. L 13 z 17.1.2009, s. 20).

Rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) (Dz.U. L 64 z 2.3.2007, s. 1), zmienione:

- rozporządzeniem Rady (WE) nr 1361/2008 (Dz.U. L 352 z 31.12.2008, s. 12),
- rozporządzeniem Rady (UE) nr 721/2014 (Dz.U. L 192 z 1.7.2014, s. 1).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiające wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 146 z 8.6.2007, s. 7), zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (UE) nr 283/2011 (Dz.U. L 77 z 23.3.2011, s. 23).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1), zmienione:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/469 (Dz.U. L 104 z 3.4.2020, s. 1), zmienionym:
 - rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1177 (Dz.U. L 259 z 10.8.2020, s. 12).

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 13 z 17.1.2009, s. 3), zmienione:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/310 (Dz.U. L 56 z 27.2.2015, s. 30),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1170 (Dz.U. L 183 z 9.7.2019, s. 6),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/208 (Dz.U. L 43 z 17.2.2020, s. 72).

Do celów niniejszej Umowy przepisy rozporządzenia należy czytać z następującym dostosowaniem:

w załączniku I część A dodaje się „Switzerland UIR”.

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 262/2009 z dnia 30 marca 2009 r. ustanawiające wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 84 z 31.3.2009, s. 20), zmienione:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2345 (Dz.U. L 348 z 21.12.2016, s. 11).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiające wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 23 z 27.1.2010, s. 6), zmienione:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1029/2014 (Dz.U. L 284 z 30.9.2014, s. 9).

Rozporządzenie (UE) nr 73/2010 traci moc ze skutkiem od dnia 27 stycznia 2022 r.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 255/2010 z dnia 25 marca 2010 r. ustanawiające wspólne zasady zarządzania przepływem ruchu lotniczego (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 80 z 26.3.2010, s. 10), zmienione:

- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1), zmienionym:
 - rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/886 (Dz.U. L 205 z 29.6.2020, s. 14),
 - rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/469 (Dz.U. L 104 z 3.4.2020, s. 1), zmienionym:
 - rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1177 (Dz.U. L 259 z 10.8.2020, s. 12),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/1006 (Dz.U. L 165 z 23.6.2016, s. 8),
- rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/2159 (Dz.U. L 304 z 21.11.2017, s. 45).

Decyzja Komisji nr C(2010) 5134 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiająca organ oceny skuteczności działania dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (nieopublikowana w Dz.U.).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 176/2011 z dnia 24 lutego 2011 r. w sprawie informacji wymaganych przed ustanowieniem i zmianą funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (Dz.U. L 51 z 25.2.2011, s. 2).

Decyzja Komisji nr C(2011) 4130 z dnia 7 lipca 2011 r. w sprawie wyznaczenia menedżera sieci ds. funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (tekst mający znaczenie dla EOG) (nieopublikowany w Dz.U.).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1206/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące identyfikacji statków powietrznych do celów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 305 z 23.11.2011, s. 23), zmienione:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/587 (Dz.U. L 138 z 30.4.2020, s. 1).

Do celów niniejszej Umowy przepisy rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 1206/2011 należy czytać z następującym dostosowaniem:

w załączniku I dodaje się „Switzerland UIR”.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiające wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozoru w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 305 z 23.11.2011, s. 35), zmienione:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1028/2014 (Dz.U. L 284 z 30.9.2014, s. 7),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/386 (Dz.U. L 59 z 7.3.2017, s. 34),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/587 (Dz.U. L 138 z 30.4.2020, s. 1).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1), zmienione:

— rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/340 (Dz.U. L 63 z 6.3.2015, s. 1),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/1185 (Dz.U. L 196 z 21.7.2016, s. 3),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/469 (Dz.U. L 104 z 3.4.2020, s. 1), zmienionym:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1177 (Dz.U. L 259 z 10.8.2020, s. 12),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/886 (Dz.U. L 205 z 29.6.2020, s. 14).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 320 z 17.11.2012, s. 14), zmienione:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 657/2013 (Dz.U. L 190 z 11.7.2013, s. 37),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2016/2345 (Dz.U. L 348 z 21.12.2016, s. 11),

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/2160 (Dz.U. L 304 z 21.11.2017, s. 47).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 z dnia 3 maja 2013 r. w sprawie definicji wspólnych projektów, ustanowienia systemu zarządzania i określenia zachęt wspierających wdrożenie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 123 z 4.5.2013, s. 1), zmienione:

— rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2021/116 (Dz.U. L 36 z 2.2.2021, s. 10).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/116 z dnia 1 lutego 2021 r. w sprawie ustanowienia pierwszego wspólnego projektu wspierającego wdrożenie centralnego planu zarządzania ruchem lotniczym w Europie określonego w rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 409/2013 oraz uchylające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 716/2014 (Dz.U. L 36 z 2.2.2021, s. 10).

Do celów niniejszej Umowy załącznik do tego rozporządzenia odczytuje się z następującymi dostosowaniami:

- a) w pkt 1.2.1 po lit. r) dodaje się literę w brzmieniu: „s) Zürich Kloten”;
- b) w pkt 2.2.1 po lit. r) dodaje się literę w brzmieniu: „s) Zürich Kloten”;
- c) w pkt 2.2.2 po lit. r) dodaje się literę w brzmieniu: „s) Zürich Kloten”;
- d) w pkt 2.2.3 po lit. bb) dodaje się litery w brzmieniu: „cc) Genewa; dd) Zürich Kloten”.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1048 z dnia 18 lipca 2018 r. ustanawiające wymogi dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej i procedury operacyjne dotyczące nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (Dz.U. L 189 z 26.7.2018, s. 3).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/123 z dnia 24 stycznia 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy wykonawcze dotyczące funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 677/2011 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 28 z 31.1.2019, s. 1).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiające system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylające rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 56 z 25.2.2019, s. 1).

Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/709 z dnia 6 maja 2019 r. w sprawie wyznaczenia menedżera sieci ds. funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym (ATM) w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (notyfikowana jako dokument nr C(2019) 3228) (Dz.U. L 120 z 8.5.2019, s. 27).

Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/903 z dnia 29 maja 2019 r. ustanawiająca ogólnounijne docelowe parametry skuteczności działania sieci zarządzania ruchem lotniczym na trzeci okres odniesienia rozpoczynający się w dniu 1 stycznia 2020 r. i kończący się w dniu 31 grudnia 2024 r. (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 144 z 3.6.2019, s. 49).

Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/2167 z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie zatwierdzenia planu strategicznego sieci dla funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na lata 2020–2029 (Dz.U. L 328 z 18.12.2019, s. 89).

Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/2168 z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie wyznaczenia przewodniczącego i członków oraz ich zastępców w Radzie ds. Zarządzania Siecią oraz członków i ich zastępców w Europejskiej Komórcie Koordynacji Kryzysowej ds. Lotnictwa dla funkcji sieciowych zarządzania ruchem lotniczym w trzecim okresie odniesienia 2020–2024 (Dz.U. L 328 z 18.12.2019, s. 90).

Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/2012 z dnia 29 listopada 2019 r. w sprawie wyłączeń na podstawie art. 14 rozporządzenia Komisji (WE) nr 29/2009 ustanawiającego wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 312 z 3.12.2019, s. 95).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1627 z dnia 3 listopada 2020 r. w sprawie nadzwyczajnych środków w trzecim okresie odniesienia (2020–2024) systemu skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej w związku z pandemią COVID-19 (Dz.U. L 366 z 4.11.2020, s. 7).

6. Środowisko naturalne i poziom hałasu

Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty (art. 1–12 i 14–18) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 85 z 28.3.2002, s. 40).

(Stosuje się zmiany w załączniku I wynikające z załącznika II, rozdział 8 (Polityka transportowa), sekcja G (Transport powietrzny) pkt 2 Aktu dotyczącego warunków przystąpienia Republiki Czeskiej, Republiki Estońskiej, Republiki Cypryjskiej, Republiki Łotewskiej, Republiki Litewskiej, Republiki Węgierskiej, Republiki Malty, Rzeczypospolitej Polskiej, Republiki Słowenii i Republiki Słowackiej oraz dostosowań w Traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej).

Dyrektywa Rady 89/629/EWG z dnia 4 grudnia 1989 r. w sprawie ograniczenia emisji hałasu z cywilnych poddźwiękowych samolotów odrzutowych (Dz.U. L 363 z 13.12.1989, s. 27)

(art. 1-8).

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom I załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie drugie (1988 r.) (tekst ujednoczony) (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 374 z 27.12.2006, s. 1).

7. Ochrona konsumentów

Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.U. L 158 z 23.6.1990, s. 59 (art. 1–10)).

Dyrektywa Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich (Dz.U. L 95 z 21.4.1993, s. 29) (art. 1–11), zmieniona:

— dyrektywą 2011/83/UE (Dz.U. L 304 z 22.11.2011, s. 64).

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz.U. L 285 z 17.10.1997, s. 1) (art. 1–8), zmienione:

— rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 (Dz.U. L 140 z 30.5.2002, s. 2).

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 46 z 17.2.2004, s. 1)

(art. 1–18).

Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 204 z 26.7.2006, s. 1).

8. Różne

Dyrektywa Rady 2003/96/WE z dnia 27 października 2003 r. w sprawie restrukturyzacji wspólnotowych przepisów ramowych dotyczących opodatkowania produktów energetycznych i energii elektrycznej (tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz.U. L 283 z 31.10.2003, s. 51)

(art. 14 ust. 1 lit. b) i art. 14 ust. 2).

9. Załączniki

A: Protokół w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej

B: Postanowienia w sprawie kontroli finansowej dotyczącej szwajcarskich uczestników działań Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

ZAŁĄCZNIK A

PROTOKÓŁ

W SPRAWIE PRZYWILEJÓW I IMMUNITETÓW UNII EUROPEJSKIEJ

WYSOKIE UMAWIAJĄCE SIĘ STRONY,

- 2) MAJĄC NA UWADZE, że zgodnie z art. 343 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i art. 191 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej, Unia Europejska i EWEA korzystają na terytoriach państw członkowskich z przywilejów i immunitetów niezbędnych do wykonywania ich zadań,

UZGODNIŁY następujące postanowienia, które są dołączone do Traktatu o Unii Europejskiej, Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej i Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Energii Atomowej:

ROZDZIAŁ I

MIENIE, FUNDUSZE, AKTYWA I OPERACJE UNII EUROPEJSKIEJ

Artykuł 1

Lokale i budynki Unii są nietykalne. Nie podlegają rewizji, rekwizycji, konfiskacie ani wywłaszczeniu. Mienie i aktywa Unii nie podlegają żadnym środkom przymusu administracyjnego lub sądowego bez upoważnienia Trybunału Sprawiedliwości.

Artykuł 2

Archiwa Unii są nietykalne.

Artykuł 3

Unia, jej aktywa, przychody i inne mienie są zwolnione ze wszelkich podatków bezpośrednich.

Rządy Państw Członkowskich, wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, podejmują stosowne środki w celu umorzenia lub zwrotu kwoty podatków pośrednich lub podatków z tytułu sprzedaży wliczonych w cenę mienia ruchomego i nieruchomości, w przypadku gdy Unia dokonuje, do celów użytku służbowego, poważnych zakupów, których cena zawiera tego typu podatki. Jednakże stosowanie tych postanowień nie może spowodować zakłócenia konkurencji w obrębie Unii.

Nie udziela się zwolnień w stosunku do podatków i opłat, których wysokość stanowi jedynie wynagrodzenie za korzystanie z usług użyteczności publicznej.

Artykuł 4

Unia jest zwolniona z wszelkich ceł, zakazów i ograniczeń przywózowych i wywózowych w stosunku do produktów przeznaczonych do jej użytku służbowego: produkty przywiezione w ten sposób mogą zostać sprzedane, odpłatnie lub nieodpłatnie, na terytorium kraju, do którego zostały przywiezione, wyłącznie na warunkach określonych przez rząd tego kraju.

Unia jest także zwolniona z wszelkich ceł, zakazów i ograniczeń przywózowych i wywózowych w odniesieniu do swoich publikacji.

ROZDZIAŁ II

KOMUNIKACJA I LAISSEZ-PASSER

Artykuł 5

W celu komunikacji służbowej i przekazywania wszelkich dokumentów instytucje Unii korzystają na terytorium każdego państwa członkowskiego z przywilejów przyznawanych przez dane państwo placówkom dyplomatycznym.

Korespondencja służbowa i inne środki komunikacji służbowej instytucji Unii nie podlegają cenzurze.

Artykuł 6

Laissez-passer w postaci, która zostanie określona przez Radę stanowiącą zwykłą większość, a które władze państwa członkowskiego uznają za ważny dokument podróży, mogą być wystawiane członkom i pracownikom instytucji Unii przez szefów tych instytucji. Te *laissez-passer* wydawane są urzędnikom i innym pracownikom na warunkach określonych w regulaminie pracowniczym urzędników i warunkach zatrudnienia innych pracowników Unii.

Komisja może zawierać umowy umożliwiające uznawanie *laissez-passer* jako ważnych dokumentów podróży na terytorium państw trzecich.

ROZDZIAŁ III

CZŁONKOWIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO

Artykuł 7

Swoboda przepływu członków Parlamentu Europejskiego podróżujących do lub z miejsca obrad Parlamentu Europejskiego nie podlega żadnym ograniczeniom administracyjnym lub innym.

Członkom Parlamentu Europejskiego, w zakresie kontroli celnej i walutowej, przyznaje się:

- a) ze strony własnego rządu – takie same udogodnienia, jakie przyznawane są wyższym urzędnikom wyjeżdżającym za granicę na czasowe pobyty służbowe;
- b) ze strony rządów innych państw członkowskich – takie same udogodnienia, jakie przyznawane są przedstawicielom obcych rządów w związku z czasowym pobytem służbowym.

Artykuł 8

Wobec członków Parlamentu Europejskiego nie można prowadzić dochodzenia, postępowania sądowego, ani też ich zatrzymywać z powodu ich opinii lub stanowiska zajętego przez nich w głosowaniu w czasie wykonywania przez nich obowiązków służbowych.

Artykuł 9

Podczas sesji Parlamentu Europejskiego jego członkowie korzystają:

- a) na terytorium swojego państwa – z immunitetów przyznawanych członkom parlamentu ich państwa;
- b) na terytorium innego państwa członkowskiego – z immunitetu chroniącego przed zatrzymaniem oraz immunitetu jurysdykcyjnego.

Immunitet chroni także członków podczas ich podróży do i z miejsca, gdzie odbywa się posiedzenie Parlamentu Europejskiego.

Nie można powoływać się na immunitet w przypadku, gdy członek został schwytany na gorącym uczynku, i nie może on stanowić przeszkody w wykonywaniu przez Parlament Europejski prawa uchylenia immunitetu w odniesieniu do któregokolwiek ze swoich członków.

ROZDZIAŁ IV

PRZEDSTAWICIELE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH BIORĄCY UDZIAŁ W PRACACH INSTYTUCJI UNII EUROPEJSKIEJ

Artykuł 10

Przedstawiciele państw członkowskich biorący udział w pracach instytucji Unii, ich doradcy i eksperci techniczni, korzystają w czasie wykonywania swoich funkcji i w czasie podróży do i z miejsca obrad ze zwyczajowych przywilejów, immunitetów i udogodnień.

Niniejszy artykuł stosuje się również do członków organów doradczych Unii.

ROZDZIAŁ V

URZĘDNICY I INNI PRACOWNICY UNII EUROPEJSKIEJ

Artykuł 11

Na terytorium każdego państwa członkowskiego i bez względu na ich przynależność państwową, urzędnicy i inni pracownicy Unii:

- a) z zastrzeżeniem postanowień Traktatów dotyczących z jednej strony reguł odpowiedzialności urzędników i innych pracowników w stosunku do Unii oraz, z drugiej strony, właściwości Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sporach między Unią a jej urzędnikami i innymi pracownikami, korzystają z immunitetu jurysdykcyjnego co do dokonanych przez nich czynności służbowych, a obejmującego również słowa wypowiedziane lub napisane; Korzystają oni z tego immunitetu również po zakończeniu pełnienia funkcji;
- b) wraz ze współmałżonkami oraz członkami rodziny pozostającymi na ich utrzymaniu, nie podlegają ograniczeniom imigracyjnym i nie są objęci formalnościami dotyczącymi rejestracji cudzoziemców;
- c) w zakresie przepisów walutowych, korzystają z takich samych udogodnień, jakie są zwyczajowo przyznawane pracownikom organizacji międzynarodowych;
- d) korzystają z prawa przywozu bez opłat swoich mebli i przedmiotów osobistego użytku przy podejmowaniu po raz pierwszy pracy w danym państwie, a także z prawa ponownego wywozu bez opłat swoich mebli i przedmiotów osobistego użytku po ustaniu funkcji w tym kraju, w obu przypadkach w stopniu uznanym przez rząd państwa, w którym prawo to jest wykonywane, za niezbędny;
- e) korzystają z prawa przywozu bez opłat samochodu do użytku osobistego, nabytego w kraju ostatniego miejsca zamieszkania lub w kraju, którego są obywatelami, na zasadach rządzących rodzimym rynkiem tego kraju, a także z prawa ponownego wywozu bez opłat tego samochodu, w obu przypadkach w stopniu uznanym przez rząd danego państwa za niezbędny.

Artykuł 12

Urzędnicy i inni pracownicy Unii objęci są podatkiem na rzecz Unii od dochodów, wynagrodzeń i dodatków wypłacanych im przez Unię, na warunkach i zgodnie z procedurą określonymi przez Parlament Europejski i Radę, stanowiące w drodze rozporządzeń zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i po konsultacji z zainteresowanymi instytucjami.

Są oni zwolnieni z krajowych podatków od dochodów, wynagrodzeń i dodatków wypłacanych przez Unię.

Artykuł 13

Przy stosowaniu podatku dochodowego, podatku majątkowego oraz podatku od spadku, a także stosując konwencje o unikaniu podwójnego opodatkowania zawarte między państwami członkowskimi Unii, uznaje się, że urzędnicy i inni pracownicy Unii, którzy osiedlają się na terytorium państwa członkowskiego innego niż kraj ich miejsca zamieszkania dla celów podatkowych, w momencie dołączenia do służb Unii, i wyłącznie z tytułu wykonywania swoich obowiązków na rzecz Unii zarówno w kraju ich faktycznego zamieszkania i kraju zamieszkania dla celów podatkowych, zachowują miejsce zamieszkania w tym ostatnim, pod warunkiem że kraj ten należy do Unii. Postanowienie to stosuje się także do współmałżonka, w zakresie w jakim nie wykonuje on działalności zawodowej, oraz do dzieci pozostających na utrzymaniu i pod opieką osób, o których jest mowa w niniejszym artykule.

Mienie ruchome należące do osób, o których mowa w pierwszym akapicie, znajdujące się na terytorium, w którym osoby te przebywają, jest zwolnione z podatku od spadku w tym państwie; w celu ustalenia takiego podatku taki majątek uznaje się za znajdujący się w kraju zamieszkania dla celów podatkowych, z zastrzeżeniem praw państw trzecich oraz ewentualnego stosowania postanowień międzynarodowych konwencji dotyczących podwójnego opodatkowania.

Miejsce zamieszkania uzyskane wyłącznie w związku z pełnieniem funkcji w innych organizacjach międzynarodowych nie jest brane pod uwagę przy stosowaniu postanowień niniejszego artykułu.

Artykuł 14

Parlament Europejski i Rada, stanowiąc w drodze rozporządzeń zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i po konsultacji z zainteresowanymi instytucjami, określają system świadczeń socjalnych obejmujący urzędników i innych pracowników Unii.

Artykuł 15

Parlament Europejski i Rada, stanowiąc w drodze rozporządzeń zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą i po konsultacji z innymi zainteresowanymi instytucjami, określają kategorie urzędników i innych pracowników Unii, do których stosują się postanowienia art. 11, art. 12 akapit drugi i art. 13, częściowo lub w całości.

Nazwiska, stopnie służbowe i adresy urzędników i innych pracowników w poszczególnych kategoriach przekazywane są okresowo rządowi państw członkowskich.

ROZDZIAŁ VI

PRZYWILEJE I IMMUNITETY PLACÓWEK DYPLOMATYCZNYCH PAŃSTW TRZECICH AKREDYTOWANYCH PRZY UNII EUROPEJSKIEJ

Artykuł 16

Państwo członkowskie, na którego terytorium znajduje się siedziba Unii, udziela zwyczajowych immunitetów dyplomatycznych i przywilejów placówkom dyplomatycznym państw trzecich akredytowanych przy Unii.

ROZDZIAŁ VII

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 17

Przywileje, immunitety i inne udogodnienia przyznaje się urzędnikom i innym pracownikom Unii wyłącznie w interesie Unii.

Każda instytucja Unii powinna uchylić immunitet udzielony urzędnikowi lub innemu pracownikowi, kiedy uzna, że uchylenie takiego immunitetu nie jest sprzeczne z interesami Unii.

Artykuł 18

W celu stosowania niniejszego Protokołu instytucje Unii współpracują z właściwymi władzami danych państw członkowskich.

Artykuł 19

Art. 11–14 i art. 17 mają zastosowanie do członków Komisji.

Artykuł 20

Art. 11–14 i art. 17 stosuje się wobec sędziów, rzeczników generalnych, sekretarzy i sprawozdawców pomocniczych Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, bez uszczerbku dla postanowień art. 3 Protokołu w sprawie Statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczących immunitetu jurysdykcyjnego sędziów i rzeczników generalnych.

Artykuł 21

Niniejszy Protokół stosuje się także do Europejskiego Banku Inwestycyjnego, członków jego organów, jego pracowników i do przedstawicieli państw członkowskich biorących udział w jego działalności, bez uszczerbku dla postanowień Protokołu w sprawie Statutu tego banku.

Europejski Bank Inwestycyjny jest dodatkowo zwolniony z jakiegokolwiek opodatkowania i obciążeń o podobnym charakterze związanych z podwyższeniem jego kapitału, jak również z różnych formalności, które mogą być z tym związane w państwie, w którym Bank ma swoją siedzibę. Podobnie też jego rozwiązanie lub likwidacja nie stanowią podstaw do nałożenia opodatkowania. Ponadto działalność Banku i jego organów, prowadzona zgodnie z jego statutem, nie podlega żadnemu podatkowi obrotowemu.

Artykuł 22

Niniejszy Protokół stosuje się także do Europejskiego Banku Centralnego, do członków jego organów i do jego personelu, bez uszczerbku dla postanowień Protokołu w sprawie Statutu Europejskiego Systemu Banków Centralnych i Europejskiego Banku Centralnego.

Europejski Bank Centralny jest dodatkowo zwolniony z jakiegokolwiek opodatkowania i obciążeń o podobnym charakterze związanych z podwyższeniem jego kapitału, jak również z różnych formalności, które mogą być z tym związane w państwie, w którym Bank ma swoją siedzibę. Działalność Banku i jego organów, podejmowana zgodnie ze Statutem Europejskiego Systemu Banków Centralnych i Europejskiego Banku Centralnego, nie podlega żadnemu podatkowi obrotowemu.

Dodatek do ZAŁĄCZNIKA A

SZCZEGÓŁOWE ZASADY STOSOWANIA W SZWAJCARII PROTOKOŁU W SPRAWIE PRZYWILEJÓW I IMMUNITETÓW UNII EUROPEJSKIEJ

1. Rozszerzenie stosowania na Szwajcarię

Wszelkie odniesienia do państw członkowskich poczynione w Protokole w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej (zwanym dalej „Protokołem”) należy rozumieć jako obejmujące również Szwajcarię, chyba że poniższe postanowienia stanowią inaczej.

2. Zwolnienie agencji z podatków pośrednich (w tym z VAT-u)

Towary i usługi eksportowane ze Szwajcarii nie podlegają szwajcarskiemu podatkowi od wartości dodanej (VAT). W odniesieniu do towarów i usług dostarczanych Agencji w Szwajcarii do jej użytku służbowego zwolnienie z VAT-u jest realizowane zgodnie z art. 3 akapit drugi Protokołu poprzez zwrot jego kwoty. Zwolnienie z VAT-u dotyczy przy padków, gdy rzeczywista cena towarów i usług podana na fakturze lub innym równoważnym dokumencie wynosi co najmniej 100 franków szwajcarskich (wraz z podatkiem).

Zwrot VAT-u następuje po przedstawieniu odpowiednich szwajcarskich formularzy w Federalnej Administracji Podatkowej, w Dziale Głównym ds. Podatku VAT. Wnioski o zwrot są zasadniczo rozpatrywane w terminie trzech miesięcy od daty ich złożenia wraz z odpowiednimi dowodami zakupu.

3. Warunki stosowania zasad dotyczących personelu Agencji

W odniesieniu do art. 12 akapit drugi Protokołu Szwajcaria, zgodnie z zasadami swojego prawa krajowego, zwalnia urzędników i innych pracowników Agencji w rozumieniu art. 2 rozporządzenia (Euratom, EWWiS, EWG) nr 549/69 ⁽¹⁾ z podatków federalnych, kantonalnych i gminnych od wynagrodzeń, płac i poborów służbowych wypła canych przez Unię Europejską i podlegających wewnętrznemu podatkowi na jej rzecz.

Do celów stosowania art. 13 Protokołu Szwajcaria nie jest uznawana za państwo członkowskie w rozumieniu pkt 1 powyżej.

Urzednicy oraz inni pracownicy Agencji, a także członkowie ich rodzin, którzy są objęci systemem ubezpieczeń społecznych stosowanym wobec urzędników i innych pracowników Unii Europejskiej, nie podlegają obowiązkowi przystąpienia do szwajcarskiego systemu ubezpieczeń społecznych.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest jedynym organem właściwym do rozstrzygnięcia wszelkich kwestii dotyczących stosunków między Agencją lub Komisją a ich personelem w odniesieniu do zastosowania rozporządzenia Rady (EWG, Euratom, EWWiS) nr 259/68 ⁽²⁾ oraz pozostałych przepisów prawa Unii Europejskiej ustalających warunki pracy.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (Euratom, EWWiS, EWG) nr 549/69 z dnia 25 marca 1969 r. określające kategorie urzędników i innych pracowników Wspólnot Europejskich, do których mają zastosowanie przepisy art. 12, art. 13 akapit drugi i art. 14 Protokołu w sprawie przywilejów i immunitetów Wspólnot (Dz.U. L 74 z 27.3.1969, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1749/2002 (Dz.U. L 264 z 2.10.2002, s. 13).

⁽²⁾ Rozporządzenie Rady (EWG, Euratom, EWWiS) nr 259/68 z dnia 29 lutego 1968 r. ustanawiające regulamin pracowniczy urzędników Wspólnot Europejskich i warunki zatrudnienia innych pracowników Wspólnot oraz ustanawiające specjalne środki stosowane tymczasowo wobec urzędników Komisji (warunki zatrudnienia innych pracowników) (Dz.U. L 56 z 4.3.1968, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2104/2005 (Dz.U. L 337 z 22.12.2005, s. 7).

ZAŁĄCZNIK B

**KONTROLA FINANSOWA DOTYCZĄCA SZWAJCARSKICH UCZESTNIKÓW DZIAŁAŃ EUROPEJSKIEJ
AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

Artykuł 1

Bezpośrednia komunikacja

Agencja i Komisja bezpośrednio kontaktują się z wszelkimi osobami lub podmiotami, które mają siedzibę w Szwajcarii i uczestniczą w działaniach Agencji jako kontrahenci, uczestnicy programu Agencji, osoby opłacane z budżetu Agencji lub Wspólnoty lub też jako podwykonawcy. Osoby te mogą bezpośrednio przekazywać Komisji lub Agencji wszelkie stosowne informacje i dokumenty, które są zobowiązane przedkładać na podstawie instrumentów prawnych, do których odnosi się niniejsza decyzja, a także na podstawie zawartych kontraktów lub umów oraz podjętych w ich ramach decyzji.

Artykuł 2

Kontrole

1. Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich ⁽¹⁾, rozporządzeniem finansowym przyjętym przez zarząd Agencji w dniu 26 marca 2003 r., rozporządzeniem Komisji (WE, Euratom) nr 2343/2002 z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie ramowego rozporządzenia finansowego dotyczącego organów określonych w art. 185 rozporządzenia Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich ⁽²⁾ oraz z innymi instrumentami, które przywołuje się w niniejszej decyzji, kontrakty lub umowy zawarte z beneficjentami mającymi siedzibę w Szwajcarii oraz decyzje podjęte w odniesieniu do nich mogą przewidywać możliwość przeprowadzenia w dowolnym momencie audytów naukowych, finansowych, technologicznych i innych u beneficjentów lub ich podwykonawców, dokonywanych przez urzędników Agencji i Komisji lub przez inne osoby przez nie upoważnione.
2. Pracownicy Agencji i Komisji oraz inne upoważnione przez nie osoby mają prawo do odpowiedniego dostępu do miejsc, prac i dokumentów, a także do wszelkich niezbędnych informacji, również w formie elektronicznej, jakie są im niezbędne do prawidłowego przeprowadzenia audytów. Prawo dostępu jest jasno określone w kontraktach lub umowach zawieranych w celu zastosowania instrumentów, które przywołuje się w niniejszej decyzji.
3. Trybunał Obrachunkowy dysponuje tymi samymi prawami co Komisja.
4. Audyty mogą mieć również miejsce w ciągu pięciu lat od wygaśnięcia niniejszej decyzji lub na warunkach wskazanych w kontraktach lub umowach oraz w podjętych decyzjach.
5. Szwajcarska Federalna Inspekcja Finansowa jest z wyprzedzeniem zawiadamiana o audytach, które mają być przeprowadzane na terytorium Szwajcarii. Zawiadomienie to nie jest prawnym warunkiem przeprowadzenia przedmiotowych audytów.

Artykuł 3

Kontrole na miejscu

1. Zgodnie z niniejszą Umową Komisja (OLAF) jest uprawniona do przeprowadzania kontroli na miejscu oraz inspekcji na terytorium Szwajcarii, zgodnie z warunkami rozporządzenia Rady (Euratom, WE) nr 2185/96 z dnia 11 listopada 1996 r. w sprawie kontroli na miejscu oraz inspekcji przeprowadzanych przez Komisję w celu ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich przed nadużyciami finansowymi i innymi nieprawidłowościami ⁽³⁾.
2. Kontrole na miejscu oraz inspekcje są przygotowywane i prowadzone przez Komisję w ścisłej współpracy ze Szwajcarską Federalną Inspekcją Finansową lub z innymi właściwymi organami szwajcarskimi wskazanymi przez Szwajcarską Federalną Inspekcję Finansową, które w stosownym czasie są informowane o przedmiocie, celu i podstawie prawnej kontroli i inspekcji, w sposób umożliwiający im udzielenie niezbędnej pomocy. W związku z powyższym urzędnicy właściwych organów szwajcarskich mogą uczestniczyć w kontrolach na miejscu oraz inspekcjach.

⁽¹⁾ Dz.U. L 248 z 16.9.2002, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 357 z 31.12.2002, s. 72.

⁽³⁾ Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2.

3. Jeżeli właściwe organy szwajcarskie wyrażą taką wolę, kontrole na miejscu oraz inspekcje mogą być przeprowadzane wspólnie przez Komisję i przez te organy.
4. Jeżeli uczestnicy programu przeciwstawiają się kontroli na miejscu lub inspekcji, organy szwajcarskie, działając zgodnie z przepisami krajowymi, udzielają kontrolerom Komisji wsparcia, którego ci mogą potrzebować w celu wypełnienia swoich obowiązków w zakresie przeprowadzania kontroli na miejscu lub inspekcji.
5. Komisja możliwie jak najszybciej zawiadamia Szwajcarską Federalną Inspekcję Finansową o wszelkich faktach lub podejrzeniach dotyczących nieprawidłowości, o których uzyska informacje w ramach przeprowadzania kontroli lub inspekcji na miejscu. W każdym przypadku Komisja jest zobowiązana powiadomić wyżej wymieniony organ o wyniku przedmiotowych kontroli i inspekcji.

Artykuł 4

Informacje i konsultacje

1. W celu prawidłowego wykonania postanowień niniejszego załącznika właściwe organy szwajcarskie i wspólnotowe regularnie dokonują wymiany informacji oraz, na wniosek jednej ze stron, przeprowadzają konsultacje.
2. Właściwe organy szwajcarskie bezzwłocznie powiadamiają Agencję i Komisję o wszelkich znanych im faktach lub powziętych przez nie podejrzeniach, które wskazują na istnienie nieprawidłowości dotyczących zawierania i wykonywania kontraktów lub umów zawartych w ramach stosowania instrumentów, o których mowa w niniejszej decyzji.

Artykuł 5

Poufność

Informacje przekazane lub uzyskane na mocy postanowień niniejszego załącznika, niezależnie od ich postaci, są objęte tajemnicą służbową i ochroną przysługującą analogicznym informacjom zgodnie ze szwajcarskim prawem krajowym oraz odpowiednimi przepisami mającymi zastosowanie w odniesieniu do instytucji wspólnotowych. Informacje takie mogą być przekazywane wyłącznie tym osobom, które potrzebują zapoznać się z nimi ze względu na swoje funkcje w instytucjach wspólnotowych, państwach członkowskich lub w Szwajcarii. Ponadto informacje takie nie mogą być wykorzystywane do celów innych niż skuteczna ochrona interesów finansowych umawiających się stron.

Artykuł 6

Środki i kary administracyjne

Bez uszczerbku dla stosowania szwajcarskiego prawa karnego, Agencja lub Komisja mogą nakładać środki i kary administracyjne zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 z dnia 25 czerwca 2002 r. i rozporządzeniem Komisji (WE, Euratom) nr 2342/2002 z dnia 23 grudnia 2002 r. oraz rozporządzeniem Rady (WE, Euratom) nr 2988/95 z dnia 18 grudnia 1995 r. w sprawie ochrony interesów finansowych Wspólnot Europejskich ⁽⁴⁾.

Artykuł 7

Odzyskiwanie należności i egzekucja

Decyzje Agencji lub Komisji podjęte w ramach stosowania niniejszej decyzji, nakładające zobowiązania pieniężne na osoby inne niż państwa, stanowią w Szwajcarii tytuł egzekucyjny.

Tytuł egzekucyjny wydaje, bez przeprowadzania kontroli innych niż weryfikacja autentyczności aktu, organ wskazany przez rząd szwajcarski, który zawiadamia o tym Agencję lub Komisję. Egzekucja musi zostać przeprowadzona zgodnie z zasadami procedury szwajcarskiej. Legalność decyzji stanowiącej tytuł egzekucyjny podlega kontroli Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej przyjmowane na mocy klauzuli arbitrażowej podlegają wykonaniu na tych samych warunkach.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 312 z 23.12.1995, s. 1.

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)