EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 30.1.2013
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o Agentuře Evropské unie pro železnice

a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2013) 8 final}
{SWD(2013) 9 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. 1.1. Nejnovější vývoj politiky EU v oblasti železnic

V bíle knize s názvem „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, která byla přijata dne 28. března 2011 („bílá kniha z roku 2011“), Komise popsala svoji vizi jednotného evropského železničního prostoru, tedy vnitřní železniční trh, na němž by evropské železniční podniky mohly poskytovat služby bez zbytečných technických a správních překážek.

V závěrech z ledna 2012 Evropská rada rovněž zdůrazňuje, že je důležité využít prorůstový potenciál plně integrovaného jednotného trhu pro síťová i další odvětví[1]. Sdělení Komise s názvem „Akce pro stabilitu, růst a zaměstnanost“, přijaté dne 30. května 2012[2], navíc zdůrazňuje význam dalšího snížení regulační zátěže a zmenšení překážek vstupu do odvětví železnic a formuluje za tímto účelem doporučení pro jednotlivé země. A dne 6. června 2012 Komise přijala sdělení o posílení správy jednotného trhu, v němž obdobně zdůrazňuje význam odvětví dopravy[3].

V posledním desetiletí prošel železniční trh EU rozsáhlými změnami, jež byly postupně zavedeny třemi legislativními „železničními balíčky“ (a některými doprovodnými akty), které měly otevřít vnitrostátní trhy a zvýšit konkurenceschopnost a interoperabilitu železnic na úrovni EU a zároveň udržet vysokou úroveň bezpečnosti. Nicméně navzdory výraznému rozvoji právních předpisů a jiných opatření EU („*acquis* EU“), jimiž byl vytvořen vnitřní trh služeb železniční dopravy, zůstává podíl železnic na přepravě v rámci EU skromný. Komise proto předložila čtvrtý železniční balíček, aby zvýšila kvalitu a účinnost železničních služeb tím, že odstraní zbývající překážky na trhu.

Toto nařízení je součástí čtvrtého železničního balíčku, který se soustředí na odstranění zbývajících správních a technických překážek, a to zejména tím, že vymezuje společný přístup k pravidlům v oblasti bezpečnosti a interoperability s cílem zvýšit úspory z rozsahu u železničních podniků působících v celé EU, snižuje správní náklady a urychluje správní postupy a prostřednictvím Agentury Evropské unie pro železnice rovněž brání skryté diskriminaci. Nařízení má nahradit původní zřizující nařízení a doplnit nové důležité úkoly agentury, a tím z ní učinit skutečný evropský orgán pro železnice v oblasti interoperability a bezpečnosti.

1.2. 1.2. Proč je třeba nahradit stávající nařízení č. 881/2004 (ve znění nejnovějších předpisů) novým aktem?

Od roku 2004, kdy byla připravena předloha původního zřizujícího nařízení, došlo v souvislosti s evropskými železnicemi a agenturou k řadě vývojových změn. Sílí důkazy o fungování vnitřního železničního trhu EU, a to také pokud jde o aspekty jeho interoperability a bezpečnosti. Vznikly nové právní předpisy, v jejichž důsledku bylo změněno nařízení o agentuře (2008) nebo byly rozvinuty stávající úkoly Evropské agentury pro železnice, aniž by bylo změněno nařízení, jímž byla zřízena (např. rozhodnutí 2011/155/EU).

---

1 http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf
2 COM(2012) 299 final.
3 COM(2012) 259 final.

Ve zprávě o posouzení dopadů přiložené k tomuto návrhu je vymezena řada opatření, která by agentuře udělila nové pravomoci a zefektivnila stávající procesy.

Kromě toho musí být zavedena řada změn s cílem zlepšit fungování agentury na základě hodnocení nařízení o zřízení agentury ERA a hodnocení agentury (2009–2010), jakož i doporučení obsažených ve společném prohlášení Komise, Evropského parlamentu a Rady o decentralizovaných agenturách (2012) a stanoviska správní rady k budoucnosti agentury (2012). To se týká zejména zlepšení vnitřní struktury, řízení a rozhodování agentury a jejích vztahů se zúčastněnými stranami.

Nové nařízení rovněž pomůže objasnit strukturu právního aktu (např. odstraněním a přečíslováním článků) a učiní ji logičtější (např. přesunutím některých článků do vhodnějších kapitol, vytvořením nových kapitol a odstraněním kapitol, které jsou zastaralé). V neposlední řadě se v rámci tohoto legislativního balíčku také mění směrnice o interoperabilitě a bezpečnosti, jež jsou úzce provázány s úkoly agentury ERA, a toto nařízení tudíž musí tuto skutečnost náležitě zohlednit.

Na základě výše uvedených skutečností a s ohledem na doporučení právní služby hodlá Komise navrhnout nové nařízení o agentuře ERA, které nahradí původní nařízení č. 881/2004. Ve vztahu k nařízení č. 881/2004 byla provedena řada změn, které lze seskupit do tří různých kategorií:

- *Nová ustanovení:* nové úkoly agentury (vydávání povolení k uvedení vozidel na trh, povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu a osvědčení o bezpečnosti), posílená kontrola nad vnitrostátními orgány, více pravomocí ve vztahu k vnitrostátním předpisům, nový zdroj pro rozpočet agentury ERA (poplatky a platby), odvolací senát; některá nová ustanovení – zejména v části o vnitřní organizaci – vyplývají ze společného přístupu k agenturám EU.
- *Objasnění/zjednodušení stávajících ustanovení:* zejména v souvislosti s pracovními metodami, systémem ERTMS, zaměstnanci železnic, registry a dalšími úkoly.
- *Aktualizace* v důsledku vývoje legislativního a politického rámce: ustanovení týkající se vnitřní struktury a fungování, jakož i odkazy na postupy projednávání ve výborech a akty v přenesené pravomoci.
- *Redakční změny* oproti původnímu nařízení.

1.3. 1.3. Vazby mezi tímto nařízením a směrnicemi o interoperabilitě a bezpečnosti

Směrnice 2008/57/ES (směrnice o interoperabilitě železnic) a směrnice 2004/49/ES (směrnice o bezpečnosti železnic) jsou úzce propojeny s původním nařízením č. 881/2004. Ve čtvrtém železničním balíčku se navrhuje, aby uvedené směrnice byly přepracovány; i přesto však zůstanou úzce propojeny i s tímto nařízením. To vychází především ze skutečnosti, že agentura působí v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic, pro které uvedené směrnice stanoví právní základ.

V tomto nařízení se vazby týkají zejména:

– technických specifikací pro interoperabilitu (TSI; směrnice o interoperabilitě), společných bezpečnostních cílů (CST; směrnice o bezpečnosti) a společných bezpečnostních metod (CSM; směrnice o bezpečnosti): agentura odpovídá za přípravu doporučení, která se jich týkají a mají být přijata Komisí, a za vydávání stanovisek Komisi ohledně neuplatnění TSI;

– osvědčení o bezpečnosti: agentura odpovídá za jejich vydávání, přičemž celý postup je stanoven ve směrnici o bezpečnosti;

– registrů: agentura odpovídá za vydávání doporučení Komisi ohledně specifikací pro registry (uvedené ve směrnici o interoperabilitě) a jejich revizi a zajišťuje, aby k nim měla přístup veřejnost;

– povolení k uvedení vozidel a typů vozidel na trh a povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu: agentura odpovídá za jejich vydávání, přičemž celý postup podání žádosti o tato povolení je stanoven ve směrnici o interoperabilitě;

– telematické aplikace a evropský systém řízení železničního provozu (ERTMS): jde o zvláštní oblasti upravené příslušnými TSI, které byly přijaty podle směrnice o interoperabilitě, v nichž má agentura důležitou úlohu jakožto systémový orgán;

– oznámených subjektů posuzování shody: agentura odpovídá za podporu a sledování jejich činností, přičemž tyto subjekty jsou zřízeny směrnicí o interoperabilitě a uvedenou směrnicí jsou jim přiděleny úkoly;

– vnitrostátních bezpečnostních orgánů: agentura odpovídá za podporu a sledování jejich činností, přičemž tyto subjekty jsou zřízeny směrnicí o bezpečnosti a uvedenou směrnicí jsou jim přiděleny úkoly;

– vnitrostátních železničních předpisů: agentura odpovídá ze jejich posuzování s cílem snížit jejich počet, přičemž postup jejich oznamování je stanoven ve směrnicích o bezpečnosti a interoperabilitě.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

Útvary Komise se zástupci odvětví soustavně diskutují o vývoji jednotného evropského železničního prostoru. V letech 2010–2011 Komise provedla hodnocení *ex-post* nařízení č. 881/2004 a fungování Agentury Evropské unie pro železnice[4]. Toto hodnocení společně s obecným hodnocením agentur EU v roce 2009 ukázalo přidanou hodnotu agentury a obecně příznivé stanovisko zúčastněných stran k Evropské agentuře pro železnice a jejím výsledkům. Výsledky hodnocení byly použity jako důležité vstupní údaje pro přípravu následného procesu posouzení dopadů, který souvisí s revizí nařízení.

Evropská Komise provedla důkladné posouzení dopadů s cílem podpořit legislativní návrhy, které se snaží zvýšit účinnost a konkurenceschopnost jednotného evropského železničního prostoru v oblasti interoperability a bezpečnosti. V červnu 2011 byla vytvořena řídicí skupina pro posouzení dopadů (IASG) a GŘ MOVE vyzvalo všechna generální ředitelství, aby se do této skupiny zapojila.

Externí poradece vypracoval studii na podporu posouzení dopadů a provedl cílenou konzultaci zúčastněných stran. Tato cílená konzultace byla zahájena dne 18. listopadu 2011 internetovým průzkumem, který skončil dne 30. prosince 2011. Po něm následovaly rozhovory s nejdůležitějšími zúčastněnými stranami a na konci února 2012 byl pro zúčastněné strany uspořádán seminář.

Od té doby se GŘ MOVE zúčastnilo dvoustranných setkání se zástupci odvětví, aby posoudilo jejich názory na to, co by se mělo ve čtvrtém balíčku v oblasti interoperability a bezpečnosti udělat.

[4] http://ec.europa.eu/transport/evaluations/doc/2011_era-evaluation-881-2004.pdf.

Vzhledem k technické povaze iniciativy nebyly zatím provedeny veřejné konzultace. Komise však dbala na to, aby byly včas konzultovány všechny zúčastněné strany a aby se diskuse zaměřily na všechny klíčové složky iniciativy.

Výbor pro posouzení dopadů:

Dne 5. září 2012 se sešel výbor pro posouzení dopadů a následně vydal kladné stanovisko. Hlavní doporučení výboru byla začleněna do zprávy o posouzení dopadů:

– bylo doplněno více statistických údajů a informací o konzultaci zúčastněných stran;

– byly doplněny očekávané synergie s ostatními složkami čtvrtého železničního balíčku a objasněny nepřímé dopady;

– byla podrobněji popsána hlavní opatření, která jsou společná pro možnosti 2–5, a byly objasněny rozdíly mezi nimi;

– byly objasněny a lépe vysvětleny metody použité pro posouzení dopadu; logické vztahy byly zvýrazněny pomocí lepších křížových odkazů;

– byly jasněji rozlišeny správní náklady hospodářských subjektů (provozovatelů železniční dopravy) a náklady orgánů veřejné správy (vnitrostátních orgánů, agentury ERA a Komise).

Určené možnosti:

Na základě prověření jednotlivých opatření Komise kromě základního scénáře určila pět možností politiky (možnosti 2–6). Svojí strukturou se možnosti 2–5 týkají především úrovně interakce mezi Agenturou Evropské unie pro železnice (dále jen „ERA“ nebo „agentura“) a vnitrostátními orgány a každá z těchto možností je schopna dosáhnout tří provozních cílů. Možnost 6 je souborem horizontálních opatření, která jsou z větší části nezávislá na interakcích mezi agenturou ERA a vnitrostátními orgány a lze je uplatnit dodatečně ke každé z možností 2–5, přičemž lze očekávat, že posílí celkový konečný dopad.

Možnost č. 1: Základní scénář (žádná změna) – pokračovat směrem, kterým se odvětví ubírá v současnosti.

Možnost č. 2: Větší koordinační úloha agentury při zaručování jednotného přístupu k osvědčování železničních podniků a povolování vozidel.

Možnost č. 3: Agentura ERA jako jednotné kontaktní místo, kdy konečné rozhodnutí o vydání osvědčení či povolení nesou vnitrostátní bezpečnostní orgány, ale agentura ERA provádí vstupní a výstupní kontroly žádostí a rozhodnutí.

Možnost č. 4: Agentura ERA a vnitrostátní bezpečnostní orgány sdílejí pravomoci a konečné rozhodnutí o vydání osvědčení a povolení přijímá agentura.

Možnost č. 5: Agentura ERA převezme činnosti vnitrostátních bezpečnostních orgánů v souvislosti s osvědčováním železničních podniků a povolováním vozidel.

Možnost č. 6: Horizontální opatření, možnost zahrnuje další legislativní a mírná opatření (přesahující rámec sdílení povinností mezi vnitrostátními orgány a agenturou ERA), která by bylo možné provést pro zvýšení konkurenceschopnosti železničního odvětví, např. posílení úlohy agentury ERA při šíření informací o železniční problematice a školeních či přechodu z vnitrostátních technických a bezpečnostních předpisů na systém předpisů EU (tím, že agentura ERA a vnitrostátní bezpečnostní orgány určí předpisy nepotřebné a od vnitrostátních orgánů bude následně požadováno, aby tyto předpisy odstranily, jakož i omezením možnosti přijímat předpisy nové).

Dopady možností: Dopad všech možností na životní prostředí byl posouzen jako pozitivní, třebaže nízký. Sociální dopad všech možností byl posouzen jako nízký/okrajový.

Níže uvedená tabulka znázorňuje hospodářské přínosy (účinnost) a počet splněných cílů (efektivitu) u kombinovaných možností:

Možnost	Účinnost (celkový čistý přínos v milionech EUR)	Efektivita (počet splněných provozních cílů)
Možnost č. 2+6: Hlubší „koordinace“ ze strany agentury ERA + horizontální opatření	411	1
Možnost č. 3+6: Agentura ERA jako jednotné kontaktní místo + horizontální opatření	461	2
Možnost č. 4+6: Agentura ERA a vnitrostátní bezpečnostní orgány sdílejí pravomoci + horizontální opatření	497	3
Možnost č. 5+6: Agentura ERA převezme činnosti vnitrostátních bezpečnostních orgánů v souvislosti s povolováním a osvědčováním – horizontální opatření	476	3

Byl vyvozen závěr, že upřednostňovanou možností je možnost č. 4 (v kombinaci s možností č. 6), neboť zajišťuje nejlepší rovnováhu výsledků ve vztahu k:

– odvětví, a to z hlediska snížených nákladů a lhůt pro vydání osvědčení o bezpečnosti a povolení vozidla či jiného subsystému;

– důsledkům pro náklady rozpočtu EU;

– dopadům na náklady vnitrostátních institucí;

– dodržování zásad subsidiarity a proporcionality;

– řešení zjištěných problémů a

– plnění cílů.

Více informací o posouzení dopadů a výsledcích konzultací zúčastněných stran obsahuje pracovní dokument útvarů Komise, který je přiložen k legislativním návrhům, které mají odstranit zbývající správní a technické překážky v oblasti interoperability a bezpečnosti na železničním trhu EU. Dokument bude zveřejněn na internetových stránkách generálního sekretariátu Komise po přijetí tohoto právního aktu.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

Tento oddíl obsahuje připomínky k hlavním ustanovením nového nařízení o agentuře ERA a vysvětlení těchto ustanovení, v nezbytných případech ve vztahu ke změnám původního znění nařízení č. 881/2004.

KAPITOLA 1 ZÁSADY:

Článek 1: cíle byly přepracovány tak, aby odrážely nové úkoly agentury, a byly přesunuty do bodů odůvodnění; místo nich jsou z důvodů jasnosti uvedeny „předmět a oblast působnosti“.

Článek 2: do tohoto článku je přesunuto právní postavení, neboť je to považováno za vhodnější (dříve původní článek 22).

Článek 3: byl pozměněn tak, aby řádně odrážel nové druhy činností agentury.

KAPITOLA 2 PRACOVNÍ METODY:

Byla doplněna nová kapitola, která obsahuje otázky, jež byly původně obsaženy v jiných kapitolách, ale ve skutečnosti se týkají metod, jimiž agentura ERA dosahuje svých cílů.

Článek 4: článek o „pracovních skupinách“ byl přepsán v zájmu právní jasnosti, zejména: odkaz na sdružení AEIF je nyní zastaralý a lze jej odstranit; sem byl místo článku o zaměstnancích agentury přesunut původní čl. 24 odst. 4; rada přijme jednací řád.

Článek 7: „posouzení dopadů“; původní znění omezovalo analýzu nákladů a přínosů pouze na bezpečnost (čl. 6 odst. 4); tento úkol by neměl být součástí žádné konkrétní činnosti agentury, a proto je třeba odstavce přesunout do obecného oddílu, učinit je obecně použitelnými a stanovit jasné úkoly; to je v souladu se stanoviskem rady k budoucnosti agentury ERA a zásadami sestavování rozpočtu podle činností a řízení podle činností.

Článek 8: „studie“; původně článek 20 – byl přesunut, jelikož studie jsou prostředkem k dosažení cílů, a nikoli úkoly samy o sobě.

Článek 9: „stanoviska“; původně článek 10 o odborných stanoviscích; slovo „odborná“ je odstraněno v souladu se směrnicemi; odst. 2a písm. b) je odstraněn jako zastaralý; odstavec 3 (původně odstavec 2b) je změněn, aby se rozšířila oblast jeho působnosti (původně byl bez jasného zdůvodnění omezen pouze na TSI).

Článek 10: „návštěvy v členských státech“; původně článek 33 – byl přesunut do tohoto oddílu, jelikož návštěvy jsou způsobem, jímž agentura dosahuje svých cílů.

KAPITOLA 3 ÚKOLY TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI ŽELEZNIC:

Článek 11: „technická podpora – bezpečnost“; menší změny, které objasňují úkoly agentury.

Článek 12: „osvědčení o bezpečnosti“; nová úloha agentury ERA (vydávání osvědčení o bezpečnosti), již navrhuje zpráva o posouzení dopadů a jež je v souladu s přepracovanou směrnicí o bezpečnosti.

Článek 13: „údržba vozidel“; nový článek – pozůstatek z původní kapitoly 3a, zjednodušený a přesunutý do části o bezpečnosti jako do části nejrelevantnější.

Článek 14: „železniční přeprava nebezpečných věcí“; nový článek, který formalizuje činnosti, které agentura ERA v oblasti železniční přepravy nebezpečného zboží již provádí.

KAPITOLA 4 ÚKOLY TÝKAJÍCÍ SE INTEROPERABILITY:

Článek 15: „technická podpora – interoperabilita“; mírně pozměněn, aby odrážel změny ve směrnici o interoperabilitě (písmena b) a c)) a objasnil stávající úkoly agentury ERA.

Článek 16: „povolení vozidel“; nový článek – týká se nové úlohy agentury ERA spočívající ve vydávání povolení k uvedení vozidel na trh, již navrhuje zpráva o posouzení dopadů a jež je v souladu s pozměněnou směrnicí o interoperabilitě.

Článek 17: „povolení typů vozidel“; nový článek – týká se nové úlohy agentury ERA spočívající ve vydávání povolení k uvedení typů vozidel na trh, jež je v souladu s pozměněnou směrnicí o interoperabilitě.

Článek 18: „povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu“; nový článek – týká se nové úlohy agentury ERA v souvislosti s povolováním zařízení pro traťové řízení a zabezpečení; souvisí s úlohou agentury ERA jako systémového orgánu a

důsledky nového úkolu spočívajícího ve vydávání povolení k uvedení vozidel na trh pro účely ERTMS (to má zajistit, aby povolení k uvedení na trh vydávaná vozidlům, která mají na palubě zařízení ERTSM, byla ve shodě s traťovými systémy).

Článek 19: „telematické aplikace“; nový článek, který byl doplněn, aby formalizoval úlohu, kterou již agentura ERA má, podle TSI pro využití telematiky v osobní dopravě (TAP) / TSI pro využití telematiky v nákladní dopravě (TAF) a v souladu se zprávou o posouzení dopadů.

Článek 20: „podpora pro oznámené subjekty posuzování shody“; pozměněný – ustanovení o sledování oznámených subjektů Komisí byla přesunuta do nového oddílu o sledování; zbývající část se týká podpory pro oznámené subjekty (Komise ode dne 20. dubna 2011 přidělila agentuře úkoly v souvislsoti se zajištěním technického sekretariátu koordinační skupiny oznámených subjektů (NB Rail) a tato činnost již probíhá; je třeba, aby právní předpisy tuto skutečnost náležitě zohlednily).

KAPITOLA 5 ÚKOLY TÝKAJÍCÍ SE VNITROSTÁTNÍCH PŘEDPISŮ (přesunuta za kapitolu o interoperabilitě):

Články 21, 22 a 23: „vnitrostátní předpisy“; nové články, do nichž byly začleněny původní články 9a a 9b; pozměněny tak, aby byly postupy sladěny se směrnicemi o interoperabilitě a bezpečnosti a aby byly zohledněny rozšířené pravomoci agentury ERA ve vztahu k vnitrostátním předpisům, které vyplývají ze zprávy o posouzení dopadů a návrhu zprávy pracovní skupiny pro vnitrostátní bezpečnostní předpisy; správa informační databáze je jasně svěřena agentuře ERA, aby se vyjasnila dříbější smíšená odpovědnost (Komise a agentury ERA) a vyřešily stávající technické problémy a problémy s koordinací a vlastnictvím.

KAPITOLA 6 ÚKOLY TÝKAJÍCÍ SE ERTMS: Oddíl o ERTMS si zasluhuje samostatnou novou kapitolu.

Články 24–28: „úkoly ERTMS“; je do nich začleněn původní článek 21a v pozměněném znění s cílem objasnit povinnosti agentury a dalších subjektů ve vztahu k ERTMS, zlepšit zavedení ERTMS a zohlednit činnosti, které agentura ERA v této oblasti v současnosti provádí; článek 13e je pozměněn v souladu s předběžným hodnocením čtyřletého období navazujících technických opatření vypracovaného Komisí.

KAPITOLA 7 ÚKOLY TÝKAJÍCÍ SE SLEDOVÁNÍ JEDNOTNÉHO EVROPSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO PROSTORU: nová kapitola – různé úkoly týkající se sledování jsou nyní sloučeny v jedné kapitole, aby byly viditelnější a jasnější.

Článek 29: „sledování vnitrostátních bezpečnostních orgánů“; nový článek – nový úkol agentury ERA: kontrola vnitrostátních bezpečnostních orgánů, navržená ve zprávě o posouzení dopadů (a v hodnocení nařízení o agentuře ERA).

Článek 30: „sledování oznámených subjektů“; nový článek – nový úkol agentury ERA: kontrola oznámených subjektů, navržená ve zprávě o posouzení dopadů.

Článek 31: „sledování pokroku v oblasti interoperability a bezpečnosti“; zčásti založen na původním článku 9 (nové odstavce 1 a 2, které nyní objasňují nové úkoly agentury ERA ve vztahu ke sledování bezpečnosti), na původním článku 14 (nové odstavce 3 a 4, v nichž jsou dvě samostatné zprávy o interoperabilitě a bezpečnosti nyní sloučeny do jedné); odstavec 5 – založen na čl. 21b odst.2a v souladu se zprávou o posouzení dopadů a hodnocení nařízení o agentuře ERA.

KAPITOLA 8 DALŠÍ ÚKOLY – nová kapitola, která slučuje předchozí kapitoly o registrech, zaměstnancích železnic a dalších úkolech:

Článek 32: „zaměstnanci železnic“; slučuje původní články 16b, 16c a 17 za účelem zjednodušení: některé úkoly jsou zastaralé, jiné jsou popsány ve směrnici 2007/59; byly pozměněny, aby se zabránilo právní dvojznačnosti a opakování.

Článek 33: „registry“; tento článek slučuje původní články 18 a 19, byl aktualizován a sladěn s právními předpisy.

Článek 34: „sítě vnitrostátních bezpečnostních orgánů, inspekčních orgánů a reprezentativních subjektů“; dříve zčásti obsažen v původním čl. 6 odst. 5 a článku 9; síť reprezentativních subjektů (odstavec 2) byla doplněna proto, aby se zlepšila a strukturovala koordinace zúčastněných stran na úrovni agentury; byl doplněn odstavec 3 s cílem zlepšit a strukturovat konzultace všech zúčastněných stran a v konečném důsledku docílit lepších výsledků agentury (v souladu s hodnocením nařízení o agentuře ERA a stanoviskem k budoucnosti agentury ERA).

Článek 35: „komunikace a šíření informací“; nový článek, který zčásti formalizuje stávající činnosti agentury ERA a vychází ze zprávy o posouzení dopadů, hodnocení nařízení o agentuře ERA a stanoviska k budoucnosti agentury.

Článek 36: „výzkum a podpora inovací“; do původního článku byl doplněn výzkum; článek do značné míry formalizuje činnosti, které již agentura ERA provádí, a to v souladu se stanoviskem rady k budoucnosti agentury ERA.

Článek 37: „pomoc poskytovaná Komisi“; mírně pozměněn.

Článek 38: „pomoc při posuzování železničních projektů“; původně článek 15, jehož oblast působnosti byla rozšířena tak, aby se vztahovala na bezpečnost.

Článek 39: „pomoc poskytovaná členským státům a zúčastněným stranám“; nový článek, podle zprávy o posouzení dopadů (opatření z možnosti č. 6) a výsledků hodnocení nařízení o agentuře ERA.

Článek 40: „mezinárodní vztahy“; nový článek, který do značné míry formalizuje činnosti, které již agentura ERA provádí, a to v souladu se zprávou o posouzení dopadů a stanoviskem rady k budoucnosti agentury ERA.

Článek 41: „náhradní díly“; nový článek – nový úkol v souladu se zprávou o posouzení dopadů.

KAPITOLA 9 ORGANIZACE AGENTURY: tato kapitola je do značné míry koncipována tak, aby navazovala na společné prohlášení Komise, Evropského parlamentu a Rady o decentralizovaných agenturách (2012), zejména v souvislosti s: rozšířenými pravomocemi správní rady; vytvořením výkonné rady; víceletým pracovním programem; dalšími standardními ustanoveními týkajícími se lidských zdrojů a rozpočtových záležitostí.

Další důležité změny:

Článek 48: „roční a víceleté pracovní programy“; nový samostatný článek o pracovních programech je považován za užitečný pro potřeby jasnosti; je v souladu se společným prohlášením a doporučeními Účetního dvora a Evropského parlamentu, hodnocením nařízení o agentuře ERA a stanoviskem rady agentury ERA k budoucnosti agentury (víceletý výhled, ABB a ABM, vztahy se zúčastněnými stranami).

Články 51–57: „odvolací senát“; nové články – odvolací senát je nezbytný v důsledku rozšíření pravomocí agentury ERA (vydávání povolení k uvedení vozidel na trh a osvědčení o bezpečnosti); zpráva o posouzení dopadů stanoví, že má být zřízen nezávislý odvolací senát mimo agenturu, zdá se však, že řešení, které již bylo zavedeno v Evropské agentuře pro

bezpečnost letectví (EASA), je vhodnější; vychází z příslušných ustanovení nařízení o agentuře EASA.

KAPITOLA 10 FINANČNÍ USTANOVENÍ:

Ustanovení čl. 58 odst. 2: nové písmeno c) – byly doplněny nové zdroje příjmů agentury ERA (externí platby a poplatky za vydávání povolení k uvedení vozidel na trh a osvědčení o bezpečnosti (nové úkoly)); nové písmeno e) – má článek uvést do souladu s nařízením o agentuře EASA.

KAPITOLA 11 ZAMĚSTNANCI: nová kapitola, která do značné míry vychází ze standardních ustanovení vyplývajících ze společného přístupu k agenturám (články 62 a 63).

Článek 61: „zaměstnanci – obecná ustanovení“; původně článek 24, pozměněn v souladu se společným prohlášením o agenturách, hodnocením nařízení o agentuře ERA a stanoviskem rady ERA k budoucnosti agentury; předchozí omezení maximální doby smlouvy byla odstraněna.

KAPITOLA 12 OBECNÁ USTANOVENÍ:

Články 64, 66–68, 70–72: přesunuty z jiných částí původního nařízení, v nezbytných případech pozměněny podle společného prohlášení o agenturách.

Článek 65: „dohoda o sídle a provozní podmínky“; nový článek vyplývající ze společného prohlášení o decentralizovaných agenturách (2012).

Článek 69: „spolupráce s vnitrostátními orgány a subjekty“; nové články vyplývající z nových pravomocí agentury ERA týkajících se vydávání osvědčení a povolení; spolupráce s vnitrostátními subjekty a orgány je v některých případech považována za nezbytnou kvůli jejich odborným znalostem; možnost zadávat část úkolů agentury ERA (sub)dodavatelům.

KAPITOLA 13 ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ: nová kapitola

Články 73 a 74: „akty v přenesené pravomoci“; nový článek – v důsledku nových pravomocí agentury ERA (vydávat osvědčení o bezpečnosti a povolení k uvedení vozidel na trh, vlastní zdroje) je třeba přijmout opatření v přenesené pravomoci; to je podobné jako v případě agentury EASA.

Článek 75: „postup projednávání ve výboru“; nový článek, který vznikl, aby nebylo nutné odkazovat na jiné akty (směrnici o interoperabilitě).

Článek 76: „hodnocení a přezkum“; původní článek byl pozměněn v souladu se společným prohlášením o agenturách.

ČLÁNKY, KTERÉ ZŮSTALY STEJNÉ JAKO V NAŘÍZENÍ Č. 881/2004: 5, 6, 58, 59, 60.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Toto nové nařízení stanoví legislativní základ pro závazky Agentury Evropské unie pro železnice týkající se rozpočtu a zaměstnanců. Podrobné výpočty jsou uvedeny v přiloženém legislativním finančním výkazu.

Je důležité podotknout, že co se týče obsazení agentury ERA zaměstnanci, stávající akt obsahuje:

1. výpočty zdrojů z předchozích dvou legislativních finančních výkazů přiložených k původnímu nařízení č. 881/2004 a změně nařízení z roku 2008 (nařízení č. 1335/2008), které agentuře ERA vyčlenily 104 dočasných zaměstnanců;

2. 2. rozpočtové procesy pro období 2005–2013, jejichž prostřednictvím přidělil rozpočtový orgán agentuře ERA dalších 39 pracovních míst na pokrytí dodatečných úkolů, které nebyly zohledněny ve zřizujícím nařízení, takže ve výsledku bude mít agentura v roce 2013 celkem 143 dočasných zaměstnanců;

3. 3. odhad důsledků nových úkolů a posílených pravomocí agentury ERA, jež současné nové nařízení předpokládá a jež jsou stanoveny na 43 osob, pro zdroje.

Pokud jde o **bod 2**, všimněme si, že od okamžiku, kdy byla agentura ERA v roce 2005 zřízena, počet pracovních míst postupně roste. Tato změna je každoročně podrobena důkladné kontrole a každý rok je přijímána rozpočtovým orgánem v souladu s počtem pracovních míst navržených Komisí. Rozdíl mezi body 1 a 2 je vysvětlen především tím, že řada funkcí a činností, např. právní záležitosti, inspektor ochrany údajů, sekretariát správní rady, vnitřní audit, plánování v oblasti kvality a podnikání, ekonomické hodnocení (posouzení dopadů), zadávání veřejných zakázek, správa budov a vedoucí administrativy, nebyla ve zřizujícím nařízení stanovena – nebo přinejmenším nebylo plánováno jejich provedení specializovanými zaměstnanci. U některých oblastí činnosti včetně lidských zdrojů, informačních technologií a financí byly potřebné zdroje značně podhodnoceny.

Pokud jde o ekonomické hodnocení, tato činnost vyplývá ze skutečnosti, že agentura ERA byla zřízena proto, aby přispívala k integrovanému a konkurenceschopnému železničnímu prostoru. Od počátku je nedílnou součástí činností agentury – a to i přesto, že ve finančním výkazu nebyli na tuto činnost vyčleněni žádní specializovaní zaměstnanci. Potřeba této činnosti je nezpochybnitelná a v poslední době sílí souběžně s přístupem spočívajícím v sestavování rozpočtu podle činností; to se odráží ve skutečnosti, že je navržen nový článek, který má být začleněn do nového zařízení o agentuře.

Kromě těchto vývojových změn byly agentuře prostřednictvím různých aktů Komise uděleny dodatečné úkoly, které mají důsledky pro zdroje, aniž by byly řádně zohledněny ve finančním výkazu. Například rozhodnutí Komise 2011/155/EU o zveřejnění a správě referenčního dokumentu uvedeného v čl. 27 odst. 4 směrnice 2008/57/ES uložilo agentuře dodatečné úkoly, pokud jde o transparentnost a zjednodušení procesů a pravidel používaných k povolování železničních vozidel a subsystémů. Konkrétněji se úloha agentury ERA týká dokumentování procesů povolování v členských státech, dokumentování vnitrostátních pravidel používaných při povolování železničních vozidel a kontroly jednotnosti údajů, podpory vnitrostátních bezpečnostních orgánů a správy a uchovávání údajů.

Pokud jde o **bod 3**, důsledky nových a rozšířených úkolů z hlediska rozpočtu a zaměstnanců vycházejí především z výpočtů v posouzení dopadů, provádění doporučení uvedených ve společném prohlášení Komise, Evropského parlamentu a Rady o decentralizovaných agenturách, doporučení Účetního dvora a útvaru vnitřního auditu a hodnocení nařízení o agentuře ERA. Všechny změny právních předpisů jsou důkladně vysvětleny v části 3 této důvodové zprávy. Podle odhadů bude k plnění těchto nových a rozšířených úkolů zapotřebí celkem 70 osob, což představuje 43 nových zaměstnanců ve vztahu ke stávající úrovni obsazení agentury. Těchto 43 nových osob se bude zabývat vydáváním povolení a osvědčení a bude pokryto z externích poplatků a plateb, zatímco zbývající potřeba 27 osob bude pokryta vnitřním přeobsazením stávajících zaměstnanců agentury. Proto nevznikne dodatečný dopad na rozpočet EU (kromě let 2015 a 2016, kdy externí poplatky a platby ještě nebudou k dispozici).

Plánovaných dalších 43 pracovníků bude zahrnovat tyto kategorie:

- technické odborníky (41 osob), kteří budou mít na starosti vydávání povolení k uvedení vozidel a typů vozidel na trh (30), povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu (6) a osvědčení o bezpečnosti (5);
- související administrativní zaměstnance (2) včetně účetního, kteří budou mít na starosti správu plánovaného systému externích poplatků a plateb včetně spolupráce s vnitrostátními orgány.

Z externích poplatků a plateb se hradí také související režijní náklady, zejména:

- překlad rozhodnutí vydaných agenturou ERA do jazyků jednotlivých zemí;
- informační systém nutný pro účetní účely (externí poplatky a platby).

Zbývajících 27 osob, které budou pokryty vnitřním přeobsazením stávajících zaměstnanců agentury, bude mít na starosti:

- sledování vnitrostátních bezpečnostních orgánů a oznámených subjektů a provádění vnitrostátních právních předpisů v oblasti bezpečnosti a interoperability;
- snižování počtu vnitrostátních předpisů;
- poradenství a podporu poskytované členským státům a zúčastněným stranám, šíření informací o železniční problematice a školení a koordinaci případných náhradních dílů, které mají být normalizovány.

Celkový dopad agentury ERA na rozpočet EU v letech 2015–2020 je odhadován na 157,113 milionů EUR. Nové úkoly si z rozpočtu EU vyžádají 0,4113 milionu EUR; ovšem počínaje rokem 2017 budou hrazeny z příjmů z plateb a poplatků, které bude platit odvětví.

Dopad se projevuje také na zdrojích Komise (v GŘ MOVE). V tomto ohledu toto nařízení obsahuje:

1. výpočty zdrojů z předchozích dvou legislativních finančních výkazů přiložených k původnímu nařízení č. 881/2004 a změně nařízení z roku 2008 (nařízení č. 1335/2008), které Komisi vyčlenily dva úředníky/dočasné zaměstnance;
2. změny pro období 2005–2013, podle nichž má Komise k dispozici tři další zaměstnance, kteří se zabývají otázkami spojenými s agenturou ERA, aby byly pokryty další úkoly, které nejsou zohledněny ve zřizujícím nařízení.

Celkový počet osob Komise spojený se stávající iniciativou bude 5, přičemž nejsou požadováni žádní noví zaměstnanci.

2013/0014 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o Agentuře Evropské unie pro železnice

a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru[1],

s ohledem na stanovisko Výboru regionů[2],

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Postupné vytvoření evropského železničního prostoru bez hranic vyžaduje opatření na úrovni Unie v oblasti technických předpisů týkajících se železnic s ohledem na hlediska technická (interoperabilitu) a bezpečnostní, která spolu neoddělitelně souvisejí a obě vyžadují vyšší úroveň harmonizace na úrovni Unie. Během posledních dvou desetiletí byly přijaty příslušné právní předpisy týkající se železnice, zejména tři železniční balíčky, přičemž nejdůležitější z nich je směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství.

(2) Současné sledování cílů bezpečnosti a interoperability železnic vyžaduje podstatnou odbornou činnost, kterou musí řídit specializovaný orgán. Proto bylo v rámci druhého železničního balíčku v roce 2004 nezbytné v rozsahu stávajícího institucionálního rámce a s ohledem na rovnováhu sil v Unii vytvořit evropskou agenturu pro bezpečnost a interoperabilitu železnic (dále jen „agentura“).

(3) Evropská agentura pro železnice byla původně zřízena nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004[3], aby podporovala vytvoření evropského železničního prostoru bez hranic a pomohla oživit odvětví železniční dopravy a současně posílit jeho základní výhody v oblasti bezpečnosti.

---

1 Úř. věst. C ..., s. ... .

2 Úř. věst. C ..., s. ... .

3 Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1.

Nařízení č. 881/2004 musí být nahrazeno novým aktem v důsledku značného množství změn v úkolech agentury a v její vnitřní organizaci.

(4) Čtvrtý železniční balíček navrhuje důležité změny, které mají zlepšit fungování jednotného evropského železničního prostoru prostřednictvím změn v důsledku přepracování směrnice 2004/49/ES a směrnice 2008/57/ES, jež obě s úkoly agentury přímo souvisejí. Uvedené směrnice společně s tímto nařízením stanoví zejména provádění úkolů spojených s vydáváním povolení vozidel a osvědčení o bezpečnosti na úrovni Unie. Z toho vyplývá rozsáhlejší úloha agentury.

(5) Agentura by měla přispívat k vytvoření a účinnému fungování jednotného evropského železničního prostoru bez hranic a zaručení vysoké úrovně bezpečnosti a zároveň ke zlepšení konkurenčního postavení železničního odvětví. Toho by mělo být dosaženo tím, že bude v technických záležitostech přispívat k provádění právních předpisů Evropské unie cestou zvyšování úrovně interoperability železničních systémů a k vypracování společného přístupu k bezpečnosti evropského železničního systému. Agentura by rovněž měla vykonávat úlohu evropského orgánu odpovědného za vydávání povolení k uvedení železničních vozidel a typů vozidel na trh, osvědčení o bezpečnosti pro železniční podniky a povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu. Kromě toho by měla sledovat vnitrostátní předpisy týkající se železnic a výkonnost vnitrostátních orgánů působících v oblastech interoperability a bezpečnosti železnic.

(6) Při sledování svých cílů by agentura měla plně zohledňovat proces rozšiřování Unie a zvláštní omezení týkající se železničního spojení se třetími zeměmi. Agentura by měla mít za funkce a pravomoci, které jí byly přiděleny, výlučnou odpovědnost.

(7) Při plnění svých úkolů, zejména úkolů souvisejících s přípravou doporučení, by agentura měla v co největším rozsahu zohledňovat externí odborné znalosti v oblasti železniční dopravy. Tyto odborné znalosti by měly převážně pocházet od odborníků z odvětví železniční dopravy a příslušných vnitrostátních orgánů. Tito odborníci by měli vytvářet kvalifikované a reprezentativní pracovní skupiny agentury.

(8) Pro porozumění hospodářským vlivům na odvětví železniční dopravy a dopadu tohoto odvětví na společnost a pro to, aby ostatní strany mohly činit informovaná rozhodnutí a aby byly v rámci agentury účinněji řízeny pracovní priority a přidělovány zdroje, měla by agentura dále rozvíjet své zapojení do činností v oblasti posuzování dopadů.

(9) Agentura by měla poskytovat nezávislou a objektivní technickou podporu, zejména Komisi. Směrnice ... [o interoperabilitě železnic] stanoví základ pro vypracování a revizi technických specifikací pro interoperabilitu (TSI), zatímco směrnice ... [o bezpečnosti železnic] stanoví základ pro vypracování a revizi společných bezpečnostních metod (CSM) a společných bezpečnostních cílů (CST). Zachování kontinuity práce a vypracování TSI, CSM a CST v průběhu doby vyžaduje trvalý technický rámec a specializované zaměstnance specializovaného subjektu. Za tímto účelem by agentura měla nést odpovědnost za poskytování doporučení Komisi v souvislosti s vypracováním a revizí TSI, CSM a CST. Vnitrostátní bezpečnostní organizace a regulační subjekty by rovněž měly mít možnost vyžádat si od agentury nezávislé technické stanovisko.

(10) Železniční podniky čelí při podávání žádostí o osvědčení o bezpečnosti příslušným vnitrostátním orgánům řadě problémů od zdlouhavých postupů a nadměrných nákladů po nespravedlivé zacházení, což platí zejména pro nové subjekty vstupující na trh. Osvědčení vydaná v jednom členském státě nejsou automaticky uznávána v jiných

členských státech, což poškozuje jednotný evropský železniční prostor. Aby se zlepšila účinnost a nestrannost postupů vydávání osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům, je nutné přejít na jednotné osvědčení o bezpečnosti platné v celé Unii a vydávané agenturou. Základ po tento přechod stanoví přepracovaná směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic].

(11) Pokud jde o železniční vozidla, směrnice 2008/57/ES v současné době s výjimkou zvláštních případů stanoví povolení jejich uvedení do provozu v každém členském státě. Pracovní skupina pro povolování vozidel, zřízená Komisí v roce 2011, diskutovala o několika případech, kdy výrobci a železniční podniky utrpěly újmu v důsledku nadměrného trvání a nákladů spojených s procesem povolování a navrhla řadu zlepšení. Jelikož některé problémy jsou způsobeny složitostí stávajícího procesu povolování vozidel, měl by být tento proces zjednodušen. Každému železničnímu vozidlu by mělo být uděleno pouze jedno povolení, přičemž toto povolení k uvedení vozidel a typů vozidel na trh by měla vydávat agentura. To by odvětví přineslo hmatatelné výhody, neboť by se snížily náklady a zkrátila doba postupu, a snížilo by se tím riziko možné diskriminace, zejména v případě nových společností, které mají v úmyslu vstoupit na železniční trh. Základ po toto zjednodušení stanoví přepracovaná směrnice ... [o interoperabilitě železnic].

(12) Aby se dále rozvíjel jednotný evropský železniční prostor, zejména pokud jde o poskytování vhodných informací zákazníkům nákladní železniční dopravy a cestujícím, a s ohledem na současné zapojení agentury je nezbytné posílit její úlohu v oblasti telematických aplikací. Tím se zajistí jejich soustavný vývoj a rychlé zavádění.

(13) Vzhledem k významu evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) pro hladký rozvoj jednotného evropského železničního prostoru a jeho bezpečnost a s ohledem na jeho dosavadní roztříštěný vývoj je nezbytné posílit jeho celkovou koordinaci na úrovni Unie. Z tohoto důvodu by měla být agentuře jakožto nejpříslušnějšímu subjektu Unie svěřena v této oblasti významnější úloha, aby se zaručil jednotný vývoj ERTMS a přispělo se k tomu, aby zařízení ERTMS vyhovovalo platným specifikacím a aby evropské výzkumné programy zabývající se ERTMS byly koordinovány s vývojem technických specifikací pro ERTMS. Aby se navíc zvýšila účinnost a nestrannost postupů vydávání povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu, je důležité přejít na jednotné povolení platné v Unii a vydávané agenturou. Základ po tento přechod stanoví přepracovaná směrnice ... [směrnice o interoperabilitě železnic].

(14) Příslušné vnitrostátní orgány si zpravidla za vydání povolení vozidla a osvědčení o bezpečnosti účtují poplatky. Po převedení pravomoci na úroveň Unie by agentura měla být oprávněna účtovat žadatelům poplatky za vydání osvědčení a povolení uvedených v předchozích bodech odůvodnění. Výše těchto poplatků by měla být stejná nebo nižší, než je současný průměr v Unii, a měla by být stanovena v aktu v přenesené pravomoci přijatém Komisí.

(15) Obecným cílem je, aby převedení funkcí a úkolů z členských států na agenturu bylo efektivní a aby při něm nedošlo ke snížení současné vysoké úrovně bezpečnosti. Agentura by na plnění nových úkolů měla mít dostatečné zdroje a okamžik jejich přidělení by měl vycházet z jasně definovaných potřeb. S ohledem na znalosti vnitrostátních orgánů, zejména vnitrostátních bezpečnostních orgánů, by agentuře mělo být umožněno, aby tyto odborné znalosti při udělování příslušných povolení a

osvědčení odpovídajícím způsobem využívala. Za tímto účelem by mělo být podporováno, aby byli do agentury vysíláni národní odborníci.

(16) Směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic] a směrnice ... [směrnice o interoperabilitě] stanoví, že vnitrostátní opatření musí být posuzována z hlediska bezpečnosti a interoperability a slučitelnosti s pravidly hospodářské soutěže. Rovněž omezují možnost, aby členské státy přijímaly nové vnitrostátní předpisy. Současný systém, v němž nadále existuje vysoký počet vnitrostátních předpisů, vede k možným střetům s předpisy Unie a vytváří riziko nedostatečné transparentnosti a skryté diskriminace zahraničních provozovatelů, zejména těch menších a nových. Aby bylo možné přejít na systém skutečně transparentních a nestranných železničních předpisů na úrovni Unie, je třeba posílit postupné omezování vlivu vnitrostátních předpisů. Na úrovni Unie má zásadní význam stanovisko založené na nezávislém a nestranném odborném posouzení. Za tímto účelem je třeba posílit úlohu agentury.

(17) Výkonnost, organizace a rozhodovací postupy v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic jednotlivých vnitrostátních bezpečnostních orgánů a oznámených subjektů posuzování shody se výrazně liší, což nepříznivě ovlivňuje hladké fungování jednotného evropského železničního prostoru. Nepříznivě mohou být ovlivněny zejména malé a střední podniky, které mají v úmyslu vstoupit na železniční trh v jiném členském státě. Proto je velice důležité posílit koordinaci s cílem dosáhnout větší harmonizace na úrovni Unie. Za tímto účelem by agentura měla vnitrostátní bezpečnostní orgány a oznámené subjekty posuzování shody sledovat prostřednictvím auditů a inspekcí.

(18) V oblasti bezpečnosti je důležité zajistit nejvyšší možnou transparentnost a efektivní tok informací. Důležitá je a měla by být provedena analýza výkonnosti založená na společných ukazatelích a slučující všechny účastníky v odvětví. Pokud jde o statistiku, je nezbytná úzká spolupráce s Eurostatem.

(19) Aby bylo možné sledovat pokrok v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic, agentura by měla být odpovědná za to, že každé dva roky bude zveřejněna příslušná zpráva. Vzhledem ke své technické odbornosti a nestrannosti by agentura měla rovněž být Komisi nápomocna při sledování provádění právních předpisů Unie v oblasti bezpečnosti a interoperability železnic.

(20) Interoperabilitu transevropské sítě je nutné posilovat a nové investiční projekty vybrané pro podporu ze strany Unie by měly být v souladu s cílem interoperability stanoveným v rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě[4]. Agentura je tou správnou institucí, která bude k dosažení těchto cílů přispívat.

(21) Důležitou součástí bezpečnostního systému je údržba kolejových vozidel. Vzhledem k chybějícímu systému osvědčování opravárenských dílen neexistuje skutečný evropský trh v oblasti údržby železničních zařízení. Tato situace ještě zvyšuje náklady odvětví a vede k prázdným jízdám. Proto by měl být postupně vypracován a aktualizován evropský systém osvědčování opravárenských dílen, přičemž agentura je nejvhodnějším subjektem, který by měl Komisi navrhovat odpovídající řešení.

(22) Hlavním faktorem bezpečnosti i interoperability v Unii je odborná způsobilost, kterou musí splňovat strojvedoucí. Ta je také předpokladem volného pohybu zaměstnanců v železničním průmyslu. Tuto otázku je nutné řešit s ohledem na stávající rámec

[4] Úř. věst. L 228, 9.9.1996, s. 1.

sociálního dialogu. Agentura by měla poskytovat technickou podporu nezbytnou k uplatnění tohoto aspektu na úrovni Unie.

(23) Agentura by měla organizovat a usnadňovat spolupráci mezi vnitrostátními bezpečnostními orgány, vnitrostátními inspekčními orgány a reprezentativními subjekty z železničního odvětví, které působí na evropské úrovni, s cílem prosazovat osvědčené postupy, výměnu příslušných informací, shromažďování údajů o železniční problematice a sledování stavu bezpečnosti železničního systému.

(24) Pro zajištění co nejvyšší transparentnosti a rovného přístupu všech stran k příslušným informacím by měly být dokumenty připravované s ohledem na procesy týkající se interoperability a bezpečnosti přístupné veřejnosti. Totéž platí pro licence, osvědčení o bezpečnosti a další důležité železniční dokumenty. Agentura by měla zajistit účinný způsob výměny a zveřejňování těchto informací.

(25) Podpora inovací a výzkumu v železničí oblasti představuje důležitý úkol, který by agentura měla vzhledem ke své pověsti a svému postavení podporovat. Žádná finanční podpora poskytovaná v tomto ohledu v rámci činnosti agentury by neměla nijak narušit příslušný trh.

(26) Aby se zvýšila účinnost finanční podpory ze strany Unie, její kvalita a slučitelnost s příslušnými technickými předpisy, měla by agentura jakožto jediný subjekt Unie, který má v železniční oblasti uznávanou odbornou způsobilost, hrát aktivní úlohu při posuzování železničních projektů.

(27) Právní předpisy v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic, prováděcí pokyny či doporučení agentury mohou někdy působit zúčastněným stranám potíže s výkladem nebo jiné problémy. Řádné a jednotné pochopení těchto aktů je základním předpokladem účinného provedení železničního *acquis* a fungování železničního trhu. Proto by se agentura měla v tomto ohledu aktivně zapojit do školicí a osvětové činnosti.

(28) Aby agentura řádně plnila své úkoly, měla by mít právní subjektivitu a samostatný rozpočet financovaný převážně z příspěvku Unie a z plateb a poplatků hrazených žadateli. K zajištění nezávislosti jejího každodenního řízení a vydávaných stanovisek, doporučení a rozhodnutí by organizace agentury měla být transparentní a výkonný ředitel agentury by měl nést plnou odpovědnost. Zaměstnanci agentury by měli být nezávislí a v jejich řadách by měly být vyváženě zastoupeny krátkodobé a dlouhodobé úvazky, aby byla zachována znalost její organizace a kontinuita činností a zároveň nezbytná a nepřetržitá výměna odborných znalostí s železničním odvětvím.

(29) V zájmu zajištění účinného výkonu funkcí agentury by měly být členské státy a Komise zastoupeny ve správní radě vybavené nezbytnými pravomocemi včetně pravomocí k sestavování rozpočtu a schvalování ročních a víceletých pracovních programů.

(30) V zájmu zajištění transparentnosti rozhodování správní rady by se měli jejích zasedání účastnit zástupci dotčených odvětví, avšak bez halsovascího práva, které je vyhrazeno zástupcům veřejné správy, kteří jsou odpovědni institucím demokratické kontroly. Jednotlivé zástupce odvětví za železniční podniky, provozovatele infrastruktury, železniční průmysl, odbory, cestující a zákazníky nákladní železniční dopravy by měla jmenovat Komise s ohledem na jejich reprezentativnost na úrovni Unie.

(31) Měla by být zřízena poradní výkonná rada, aby řádně připravovala zasedání správní rady a poskytovala jí poradenství ohledně rozhodnutí, která mají být přijata.

(32) Je nutné zajistit, aby všem stranám dotčeným rozhodnutími agentury bylo nezávisle a nestranně umožněno využívat nezbytné opravné prostředky. Měl by být zřízen vhodný odvolací mechanismus, aby bylo možné se proti rozhodnutím výkonného ředitele odvolat ke speciálnímu odvolacímu senátu, vůči jehož rozhodnutí lze zase podat žalobu u Soudního dvora.

(33) Širší strategický pohled na činnost agentury by umožnil efektivněji plánovat a řídit její zdroje a přispěl by ke zvýšení kvality jejích výsledků. Správní rada by proto měla po řádné konzultaci příslušných zúčastněných stran přijmout a pravidelně aktualizovat víceletý pracovní program.

(34) Práce agentury by měla být transparentní. Měla by být zajištěna účinná kontrola Evropského parlamentu a za tímto účelem by Evropský parlament měl mít možnost pozvat ke slyšení výkonného ředitele agentury nebo být konzultován v otázkách týkajících se víceletého pracovního programu. Agentura by měla také uplatňovat související právní předpisy Unie o přístupu veřejnosti k dokumentům.

(35) Protože byl v minulých letech vytvořen větší počet decentralizovaných agentur, snažil se rozpočtový orgán o zlepšení transparentnosti a kontroly správy finančních prostředků Unie přidělených těmto agenturám, zejména pokud jde o zahrnutí poplatků do rozpočtu, finanční kontrolu, pravomoc udělování absolutoria, příspěvky v systému sociálního zabezpečení a vnitřního rozpočtového procesu (kodex chování). Obdobně by se na agenturu mělo bez výjimky vztahovat nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 ze dne 25. května 1999 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF)[5], přičemž agentura by měla přistoupit k interinstitucionální dohodě mezi Evropským parlamentem, Radou Evropské unie a Komisí Evropských společenství ze dne 25. května 1999 o vnitřním vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům[6].

(36) Jelikož cílů navrhovaného opatření, totiž zřízení specializovaného orgánu, který by formuloval společná řešení v oblasti bezpečnosti a interoperability železnic, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států z důvodu společné povahy činností, a lze jich proto lépe dosáhnout na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.

(37) Aby byla řádně stanovena výše poplatků a plateb, které je agentura oprávněna vybírat, měla by být Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o Fungování Evropské Unie, pokud jde o články týkající se vydávání povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu, povolení k uvedení vozidel a typů vozidel na trh a osvědčení o bezpečnosti. Je obzvláště důležité, aby Komise během přípravných prací provedla odpovídající konzultace včetně konzultací na odborné úrovni. Při přípravě a tvorbě aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zaručit souběžné, včasné a vhodné předání příslušných dokumentů Evropskému parlamentu a Radě.

(38) Aby bylo zajištěno provedení článků 21 a 22 tohoto nařízení, které se týkají posouzení návrhů vnitrostátních předpisů a platných vnitrostátních předpisů, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci.

---

[5] Úř. věst. L 136, 31.5.1999, s. 1.

[6] Úř. věst. L 136, 31.5.1999, s. 15.

(39) Aby byly zajištěny jednotné podmínky provádění článků 29, 30, 31 a 51 tohoto nařízení, měly by být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci. Tyto pravomoci by měly být prováděny v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí.

(40) Je nezbytné provést určité zásady týkající se řízení agentury, aby bylo dosaženo souladu se společným prohlášením a společným přístupem, na nichž se v červenci 2012 dohodla interinstitucionální pracovní skupina pro decentralizované agentury EU, jejichž účelem je zjednodušit činnost agentur a zlepšit jejich výkonnost.

(41) Toto nařízení dodržuje základní práva a ctí zásady uznávané zejména Listinou základních práv Evropské unie,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

KAPITOLA 1

ZÁSADY

Článek 1

Předmět a oblast působnosti

1. Tímto nařízením se zřizuje Agentura Evropské unie pro železnice (dále jen „agentura“).

2. Toto nařízení stanoví:

   a) zřízení a úkoly agentury;

   b) úkoly členských států.

3. Toto nařízení se vztahuje na:

   a) interoperabilitu železničního systému Unie, stanovenou směrnicí ../../EU [směrnice o interoperabilitě];

   b) bezpečnost železničního systému Unie, stanovenou směrnicí ../../EU [směrnice o bezpečnosti železnic];

   c) vydávání osvědčení strojvedoucím podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES ze dne 23. října 2007 o vydávání osvědčení strojvedoucím obsluhujícím hnací vozidla a vlaky v železničním systému Společenství [směrnice o strojvedoucích].

Článek 2

Právní postavení

1. Agentura je subjektem Unie s právní subjektivitou.

2. Agentura má v každém členském státě nejširší způsobilost k právům a právním úkonům, jakou jejich vnitrostátní právo přiznává právnickým osobám. Zejména může nabývat a zcizovat movitý i nemovitý majetek a vystupovat před soudem.

3. Agenturu zastupuje její ředitel.

Článek 3

Druhy činností agentury

Agentura může:

a) podávat Komisi doporučení týkající se používání článků 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 32, 31, 33 a 41;

b) podávat členským státům doporučení týkající se používání článků 21, 22 a 30;

c) vydávat stanoviska pro Komisi podle článků 9, 21, 22 a 38 a pro dotčené orgány členských států podle článku 9;

d) vydávat rozhodnutí podle článků 12, 16, 17, 18;

e) vydávat stanoviska představující přijatelné způsoby průkazu podle článku 15;

f) vydávat technické dokumenty podle článku 15;

g) vydávat zprávy o auditu podle článků 29 a 30;

h) vydávat pokyny a jiné nezávazné dokumenty, které usnadňují uplatňování právních předpisů v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic podle článků 11, 15 a 24.

KAPITOLA 2

PRACOVNÍ METODY

Článek 4

Zřízení a složení pracovních skupin

1. Agentura zřídí omezený počet pracovních skupin pro přípravu doporučení týkajících se zejména technických specifikací pro interoperabilitu (TSI), společných bezpečnostních cílů (CST) a společných bezpečnostních metod (CSM).

   Po konzultaci Komise může agentura zřizovat pracovní skupiny v jiných řádně odůvodněných případech, a to na žádost Komise nebo z vlastního podnětu.

2. Agentura jmenuje do pracovních skupin odborníky.

   Agentura jmenuje do pracovních skupin zástupce nominované příslušnými vnitrostátními orgány do pracovních skupin, na kterých se chtějí podílet.

   Agentura do pracovních skupin jmenuje odborníky z odvětví železniční dopravy ze seznamu uvedeného v odstavci 3. Zajistí přiměřené zastoupení průmyslových odvětví a uživatelů, kterých by se mohla dotknout opatření případně navržená Komisí na základě doporučení, jež jí agentura podá.

   Agentura může v případě potřeby do pracovních skupin jmenovat nezávislé odborníky a zástupce mezinárodních organizací, jejichž odborná způsobilost je v daném oboru obecně uznávána. Do pracovních skupin nesmějí být jmenováni zaměstnanci agentury.

3. Každý reprezentativní subjekt uvedený v článku 34 předloží agentuře seznam nejkvalifikovanějších odborníků, kteří jsou jeho zastupováním v každé z pracovních skupin pověřeni.

4. Pokud činnost těchto pracovních skupin přímo ovlivňuje pracovní podmínky, ochranu zdraví a bezpečnost zaměstnanců v průmyslu, podílí se na činnosti dotčených pracovních skupin jako řádní členové zástupci organizací pracovníků.

5. Cestovní výdaje členů pracovních skupin a jejich výdaje na pobyt, které jsou založeny na pravidlech a sazebnících přijatých správní radou, hradí agentura.

6. Pracovním skupinám předsedá zástupce agentury.

7. Činnost pracovních skupin musí být transparentní. Správní rada stanoví jednací řád pracovních skupin.

Článek 5

Konzultace se sociálními partnery

Pokud činnost stanovená v článcích 11, 12, 15, a 32 přímo ovlivňuje sociální prostředí nebo pracovní podmínky pracovníků v průmyslu, vede agentura konzultace se sociálními partnery ve výboru pro kolektivní vyjednávání zřízeném podle rozhodnutí 98/500/ES[7].

Tyto konzultace proběhnou předtím, než agentura podá Komisi doporučení. Agentura k těmto konzultacím náležitým způsobem přihlédne a je vždy připravena svá doporučení dále vysvětlit. Stanoviska přednesená ve výboru pro kolektivní vyjednávání předá agentura Komisi a ta je postoupí výboru uvedenému v článku 75.

Článek 6

Konzultace se zákazníky nákladní železniční dopravy a cestujícími

Pokud se činnost stanovená v článcích 11 a 15 týká přímo zákazníků nákladní železniční dopravy a cestujících, vede agentura konzultace s organizacemi, které je zastupují. Seznam organizací, které mají být konzultovány, vypracuje Komise za pomoci výboru uvedeného v článku 75.

Tyto konzultace proběhnou předtím, než agentura podá Komisi návrhy. Agentura k těmto konzultacím náležitým způsobem přihlédne a je vždy připravena své návrhy dále vysvětlit. Stanoviska přednesená dotčenými organizacemi předá agentura Komisi a ta je postoupí výboru uvedenému v článku 75.

Článek 7

Posouzení dopadů

1. Agentura provádí posouzení dopadů svých doporučení a stanovisek. Správní rada přijme metodiku posuzování dopadů na základě metodiky Komise. Agentura udržuje styky s Komisí, aby zaručila, že je náležitě zohledněna příslušná práce Komise.

2. Před zahájením činnosti obsažené v pracovním programu agentura provede včasné posouzení dopadů, v souvislosti s nímž uvede:

   a) problém, který je třeba vyřešit, a pravděpodobná řešení;

   b) míru, v níž je nutné přijetí specifického opatření, včetně vydání doporučení či stanoviska agentury;

[7] Rozhodnutí Komise 98/500/ES ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni (Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27).

c) očekávaný přínos agentury k řešení problému.

Kromě toho je každá činnost a projekt v pracovním programu předmětem analýzy účinnosti, a to jak samostatně, tak ve vzájemném spojení, aby byly rozpočet a zdroje agentury využity co nejlépe.

3. Agentura může provádět posouzení *ex post* u právních předpisů vyplývajících z jejích doporučení.

4. Členské státy poskytnou agentuře údaje nezbytné pro posouzení dopadů.

Článek 8

Studie

Pokud to vyžaduje plnění jejích úkolů, zadává agentura studie a financuje je z vlastního rozpočtu.

Článek 9

Stanoviska

1. Na žádost vnitrostátních regulačních subjektů uvedených v článku 55 směrnice 2012/34/EU [směrnice o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění)] vydává agentura stanoviska k hlediskům spojeným s bezpečností a interoperabilitou ve věcech, na něž byly upozorněny.

2. Agentura vydává na žádost Komise stanoviska ke změnám aktu přijatého na základě směrnice … [směrnice o interoperabilitě] nebo … [směrnice o bezpečnosti železnic], zejména v případech, kdy je upozorněno na údajný nedostatek.

3. Pokud jde o stanoviska uvedená v předchozích odstavcích a v jiných článcích tohoto nařízení, agentura svá stanoviska vydává do dvou měsíců, není-li dohodnuto jinak. Tato stanoviska agentura zveřejní do dvou měsíců ve znění, z nějž byly odstraněny veškeré materiály podléhající obchodnímu tajemství.

Článek 10

Návštěvy v členských státech

1. K plnění svých úkolů, zejména úkolů uvedených v článcích 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 a 38, může agentura vykonávat návštěvy v členských státech v souladu s politikou, kterou vymezí správní rada.

2. Agentura o plánované návštěvě informuje dotčený členský stát a sdělí mu jména pověřených úředníků agentury a den zahájení návštěvy. Úředníci agentury, kteří jsou vykonáním této návštěvy pověřeni, předloží před jejím zahájením rozhodnutí výkonného ředitele upřesňující účel a cíle návštěvy.

3. Vnitrostátní orgány členských států jsou zaměstnancům agentury při jejich práci nápomocny.

4. O každé návštěvě agentura vypracuje zprávu a zašle ji Komisi a dotčenému členskému státu.

5. Předchozími odstavci nejsou dotčeny inspekce uvedené v čl. 29 odst. 6 a čl. 30 odst. 6, které se provádějí postupem podle uvedených článků.

KAPITOLA 3

ÚKOLY TÝKAJÍCÍ SE BEZPEČNOSTI ŽELEZNIC

Článek 11

Technická podpora – doporučení k bezpečnosti železnic

1. Agentura vydává Komisi doporučení ohledně společných bezpečnostních metod (CSM) a společných bezpečnostních cílů (CST) stanovených v článcích 6 a 7 směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic]. Agentura rovněž vydává Komisi doporučení ohledně pravidelné revize CSM a CST.
2. Agentura na žádost Komise nebo z vlastního podnětu vydává Komisi doporučení ohledně dalších opatření v oblasti bezpečnosti.
3. Agentura může vydávat pokyny a další nezávazné dokumenty s cílem usnadnit provádění právních předpisů v oblasti bezpečnosti železnic.

Článek 12

Osvědčení o bezpečnosti

Agentura vydává jednotná osvědčení o bezpečnosti v souladu s články 10 a 11 směrnice … [směrnice o bezpečnosti].

Článek 13

Údržba vozidel

1. Agentura je Komisi nápomocna se systémem osvědčování subjektů odpovědných za údržbu podle čl. 14 odst. 6 směrnice … [směrnice o bezpečnosti železnic].
2. Agentura vydává Komisi doporučení s ohledem na čl. 14 odst. 7 směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic].
3. Agentura provede rozbor veškerých alternativních opatření, o kterých bylo rozhodnuto v souladu s článkem 15 směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic], ve zprávě uvedené v čl. 30 odst. 2 tohoto nařízení.

Článek 14

Železniční přeprava nebezpečných věcí

Agentura sleduje vývoj právních předpisů v oblasti železniční přepravy nebezpečných věcí ve smyslu směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/68/ES[8] a porovnává jej s právními předpisy v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic, zejména se základními požadavky. Za tímto účelem je agentura nápomocna Komisi a může na žádost Komise či z vlastního podnětu vydávat doporučení.

[8] Úř. věst. L 260, 30.9.2008, s. 13.

KAPITOLA 4

ÚKOLY TÝKAJÍCÍ SE INTEROPERABILITY

Článek 15

Technická podpora v oblasti interoperability železnic

1. Agentura:

   a) vydává doporučení Komisi ohledně TSI a jejich revize v souladu s článkem 5 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě];

   b) vydává doporučení Komisi ohledně šablon pro „EU“ prohlášení o ověření a pro dokumenty v souboru technické dokumentace, které k němu musí být přiloženy, v souladu s článkem 15 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě];

   c) vydává doporučení Komisi ohledně specifikací registrů a jejich revize v souladu s články 43, 44 a 45 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě];

   d) vydává stanoviska, která představují přijatelné způsoby průkazu ohledně nedostatků v TSI, v souladu s čl. 6 odst. 2 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě] a poskytuje je Komisi;

   e) vydává stanoviska Komisi ohledně žádostí o neuplatnění TSI členskými státy v souladu s článkem 7 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě];

   f) vydává technickou dokumentaci v souladu s čl. 4 odst. 9 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě];

   g) vydává doporučení Komisi týkající se pracovních podmínek všech zaměstnanců, kteří vykonávají důležité úkoly v oblasti bezpečnosti.

2. Pro účely vypracování doporučení uvedených v odst. 1 písm. a) a b) agentura:

   a) zajišťuje přizpůsobování TSI a specifikací registrů technickému pokroku, vývoji trhu a sociálním požadavkům;

   b) zajišťuje koordinaci při vypracovávání a aktualizaci TSI na jedné straně a vypracovávání evropských norem, které se pro účely interoperability ukáží nezbytnými, na straně druhé, a udržuje příslušné styky s evropskými normalizačními subjekty.

3. Agentura může vydávat pokyny a další nezávazné dokumenty s cílem usnadnit provádění právních předpisů v oblasti interoperability železnic.

Článek 16

Povolení k uvedení vozidel na trh

Agentura vydává povolení k uvedení železničních vozidel na trh v souladu s článkem 20 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě].

Článek 17

Povolení k uvedení typů vozidel na trh

Agentura vydává povolení k uvedení typů vozidel na trh v souladu s článkem 22 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě].

Článek 18

Povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu

Agentura vydává povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení, jež jsou umístěny či provozovány v celé Unii, do provozu v souladu s článkem 18 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě].

Článek 19

Telematické aplikace

1. Agentura působí jako systémový orgán a je odpovědná za udržování technických specifikací pro telematické aplikace v souladu s příslušnými TSI.
2. Agentura definuje, zveřejní a uplatňuje postup zpracování žádostí o změny uvedených specifikací. Za tímto účelem agentura zřídí a spravuje registr žádostí o změny specifikací pro telematické aplikace spolu s údaji o jejich stavu.
3. Agentura vytvoří a spravuje technické nástroje pro řízení různých verzí specifikací pro telematické aplikace.
4. Agentura je Komisi nápomocna při sledování zavádění telematických aplikací v souladu s příslušnými TSI.

Článek 20

Podpora pro oznámené subjekty posuzování shody

1. Agentura podporuje činnost oznámených subjektů posuzování shody uvedených v článku 27 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě]. Tato podpora zahrnuje zejména vypracování pokynů k posuzování shody prvku interoperability nebo jeho vhodnosti pro použití podle článku 9 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě] a pokynů pro postup ES ověřování podle článku 10 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě].
2. Agentura usnadňuje spolupráci oznámených subjektů posuzování shody, a zejména slouží jako technický sekretariát jejich koordinační skupiny.

KAPITOLA 5

ÚKOLY TÝKAJÍCÍ SE VNITROSTÁTNÍCH PŘEDPISŮ

Článek 21

Posouzení návrhů vnitrostátních předpisů

1. Do dvou měsíců od jejich přijetí agentura posoudí návrhy vnitrostátních předpisů, které jí byly předloženy v souladu s:
   a) čl. 8 odst. 2 směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic];
   b) článkem 14 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě].

2. Pokud je agentura po posouzení uvedeném v odstavci 1 toho názoru, že vnitrostátní předpisy umožňují splnění základních požadavků na interoperabilitu, dodržení CSM a dosažení CST a že nebudou příčinou svévolné diskriminace nebo skrytého omezování provozu železniční dopravy mezi jednotlivými členskými státy, informuje Komisi a dotčené členské státy o příznivém výsledku svého posouzení. Komise může předpis validovat v informačním systému uvedeném v článku 23.

3. Pokud je výsledek posouzení uvedeného v odstavci 1 nepříznivý, agentura:

   a) vydá doporučení určené dotčenému členskému státu, v němž uvede důvody, proč by dotčený předpis neměl vstoupit v platnost a/nebo být uplatňován;

   b) o nepříznivém výsledku svého posouzení informuje Komisi.

4. Pokud členský stát do dvou měsíců po obdržení doporučení agentury uvedeného v odst. 3 písm. a) nepřijme žádné opatření, může Komise po obdržení informací uvedených v odst. 3 písm. b) a po vyslechnutí důvodů dotčeného členského státu přijmout rozhodnutí určené tomuto členskému státu, v němž jej požádá, aby dotčený návrh předpisu pozměnil nebo pozastavil jeho přijetí, vstup v platnost či provádění.

Článek 22

Posouzení platných vnitrostátních předpisů

1. Do dvou měsíců od jejich přijetí agentura posoudí vnitrostátní předpisy, které jí byly předloženy v souladu s čl. 14 odst. 3 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě].

2. Pokud je agentura po posouzení uvedeném v odstavci 1 toho názoru, že vnitrostátní předpisy umožňují splnění základních požadavků na interoperabilitu, dodržení CSM a dosažení CST a že nebudou příčinou svévolné diskriminace nebo skrytého omezování provozu železniční dopravy mezi jednotlivými členskými státy, informuje Komisi a dotčené členské státy o příznivém výsledku svého posouzení. Komise může předpis validovat v informačním systému uvedeném v článku 23.

3. Pokud je výsledek posouzení uvedeného v odstavci 1 nepříznivý, agentura:

   a) vydá doporučení určené dotčenému členskému státu, v němž uvede důvody, proč by dotčený předpis měl být změněn či zrušen;

   b) o nepříznivém výsledku svého posouzení informuje Komisi.

4. Pokud členský stát do dvou měsíců po obdržení doporučení agentury uvedeného v odst. 3 písm. a) nepřijme žádné opatření, může Komise po obdržení informací uvedených v odst. 3 písm. b) a po vyslechnutí důvodů dotčeného členského státu přijmout rozhodnutí určené tomuto členskému státu, v němž jej požádá, aby dotčený předpis změnil či zrušil.

5. Postup popsaný v odstavcích 2 a 3 se obdobně použije v případech, kdy agentura zjistí, že vnitrostátní předpis, ať oznámený, či nikoli, je přebytečný nebo ve střetu s CSM, CST, TSI nebo jinými právními předpisy Unie v oblasti železnic.

Článek 23

Informační systém používaný pro účely oznamování a klasifikace vnitrostátních předpisů

1. Agentura vytvoří a spravuje specializovaný informační systém, který obsahuje vnitrostátní předpisy uvedené v čl. 21 odst. 1 a čl. 22 odst. 1, a zpřístupní jej zúčastněným stranám a veřejnosti.

2. Prostřednictvím informačního systému uvedeného v odstavci 1 členské státy oznamují vnitrostátní předpisy uvedené v čl. 21 odst. 1 a čl. 22 odst. 1 agentuře a Komisi. Agentura uvedené předpisy v tomto systému zveřejňuje a systém používá k tomu, aby informovala Komisi v souladu s články 21 a 22.

3. Agentura klasifikuje oznámené vnitrostátní předpisy v souladu s čl. 14 odst. 8 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě]. Za tímto účelem využívá systém uvedený v prvním odstavci tohoto článku.

4. Agentura klasifikuje vnitrostátní předpisy oznámené v souladu s čl. 8 odst. 2 směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic] s ohledem na vývoj právních předpisů EU. Za tímto účelem agentura vyvine nástroj pro správu předpisů, který členské státy použijí ke zjednodušení svých systémů vnitrostátních předpisů. Ke zveřejnění nástroje pro správu předpisů agentura použije systém uvedený v prvním odstavci tohoto článku.

KAPITOLA 6

ÚKOLY TÝKAJÍCÍ SE EVROPSKÉHO SYSTÉMU ŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU (ERTMS)

Článek 24

Systémový orgán pro ERTMS

1. Agentura funguje jako systémový orgán a je odpovědná za údržbu technických specifikací pro ERTMS.

2. Agentura definuje, zveřejní a uplatňuje postup zpracování žádostí o změny uvedených specifikací. Za tímto účelem agentura zřídí a spravuje registr žádostí o změny specifikací pro ERTMS spolu s údaji o jejich stavu.

3. Agentura doporučuje přijetí nové verze technických specifikací pro ERTMS. Činí tak ale pouze v případě, že byla v dostatečné míře zavedena předchozí verze. Vývoj nových verzí nesmí být na úkor míry zavedení ERTMS, stability specifikací, které jsou nezbytné pro optimalizaci výroby zařízení ERTMS, návratnosti investic pro železniční podniky a efektivního plánování v oblasti zavádění ERTMS.

4. Agentura vytvoří a udržuje technické nástroje pro správu různých verzí ERTMS, aby zajistila technickou a provozní kompatibilitu sítí a vozidel vybavených různými verzemi a aby vytvořila pobídky k rychlému zavedení aktuálně platných verzí.

5. V souladu s čl. 5 odst. 10 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě železnic] agentura zajistí, aby byly všechny následné verze zařízení ERTMS technicky kompatibilní s předcházejícími verzemi.

6. Agentura vypracuje a šíří příslušné pokyny k podávání žádostí pro zúčastněné strany a vysvětlující dokumentaci k technickým specifikacím pro ERTMS.

Článek 25

Pracovní skupina *ad hoc* pro ERTMS tvořená oznámenými subjekty posuzování shody

1. Agentura zřídí pracovní skupinu *ad hoc* pro ERTMS tvořenou oznámenými subjekty posuzování shody uvedenými v článku 27 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě].

   Pracovní skupina kontroluje jednotnost uplatňování postupu posuzování shody prvku interoperability nebo jeho vhodnosti pro použití podle článku 9 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě] a postupů „ES“ ověřování podle článku 10 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě] prováděných oznámenými subjekty posuzování shody.

2. Každé dva roky podává agentura Komisi zprávu o činnostech pracovní skupiny uvedené v odstavci 1, která obsahuje statistické údaje o účasti zástupců oznámených subjektů posuzování shody v pracovní skupině.

3. Agentura vyhodnocuje uplatňování postupu posouzení shody prvků interoperability a postupu „ES“ ověřování u zařízení ERTMS a každé dva roky předkládá zprávu, v níž Komisi navrhne případná zlepšení.

Článek 26

Podpora technické a provozní kompatibility palubních a traťových subsystémů ERTMS

1. Agentura může být železničním podnikům na jejich žádost nápomocna při kontrole technické a provozní kompatibility palubních a traťových subsystémů ERTMS, která se provádí před uvedením vozidla do provozu.

2. Pokud agentura zjistí, že existuje riziko nedostatečné technické a provozní kompatibility sítí a vozidel vybavených zařízením ERTMS v rámci konkrétních projektů ERTMS, může požádat příslušné subjekty, zejména výrobce, oznámené subjekty posuzování shody, provozovatele infrastruktury a vnitrostátní bezpečnostní orgány, aby jí poskytly příslušné informace o použitých postupech „ES“ ověřování a uvádění do provozu, jakož i o provozních podmínkách. Agentura o tomto riziku informuje Komisi a v případě potřeby doporučí Komisi vhodná opatření.

Článek 27

Podpora zavádění ERTMS a projektů ERTMS

1. Agentura sleduje zavádění ERTMS v souladu s prováděcím plánem vymezeným v rozhodnutí 2012/88/EU[9] a sleduje koordinaci instalace ERTMS v koridorech transevropské dopravní sítě a koridorech pro železniční nákladní dopravu stanovených v nařízení (EU) č. 913/2010[10].

2. Agentura zajistí technická opatření navazující na projekty zavádění ERTMS financované Unií, případně včetně analýzy zadávací dokumentace v době výzvy k předkládání nabídek. Je-li to nezbytné, agentura je rovněž nápomocna příjemcům finančních prostředků Unie při zajištění toho, aby technická řešení prováděná v rámci projektů byla v plném souladu s TSI, které se týkají řízení a zabezpečení, a byla tudíž plně interoperabilní.

[9] Úř. věst. L 51, 23.2.2012, s. 1.
[10] Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22.

Článek 28

Akreditace laboratoří

1. Agentura podporuje harmonizovanou akreditací laboratoří ERTMS v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008[11], zejména vydáváním vhodných pokynů pro akreditační orgány.

2. Agentura se může jako pozorovatel účastnit vzájemných hodnocení požadovaných nařízením (ES) č. 765/2008.

KAPITOLA 7

ÚKOLY TÝKAJÍCÍ SE SLEDOVÁNÍ JEDNOTNÉHO EVROPSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO PROSTORU

Článek 29

Sledování vnitrostátních bezpečnostních orgánů

1. Agentura sleduje výkonnost a rozhodování vnitrostátních bezpečnostních orgánů prostřednictvím auditů a inspekcí.

2. Agentura je oprávněna provést audit:

   a) schopnosti vnitrostátních bezpečnostních orgánů vykonávat úkoly týkající se bezpečnosti a interoperability železnic;

   b) účinnosti, s jakou vnitrostátní bezpečnostní orgány sledují systémy zajišťování bezpečnosti u subjektů uvedených v článku 16 […] [směrnice o bezpečnosti železnic].

   Postup provádění auditů přijímá správní rada.

3. Agentura vydává zprávy o auditech a zasílá je dotčeným vnitrostátním bezpečnostním orgánům a Komisi. Každá zpráva obsahuje zejména seznam nedostatků zjištěných agenturou, jakož i doporučení ke zlepšení.

4. Pokud má agentura za to, že nedostatky uvedené v odstavci 3 brání dotčeným vnitrostátním bezpečnostním orgánům v účinném plnění úkolů týkajících se bezpečnosti a interoperability železnic, doporučí vnitrostátním bezpečnostním orgánům, aby ve lhůtě, která se stanoví s přihlédnutím k závažnosti nedostatků, přijaly odpovídající opatření.

5. Pokud vnitrostátní bezpečnostní orgán nesouhlasí s doporučením agentury uvedeným v odstavci 4 nebo pokud vnitrostátní bezpečnostní orgán nepřijme na základě doporučení agentury do tří měsíců od okamžiku, kdy doporučení obdržel, žádná opatření, může Komise do šesti měsíců přijmout rozhodnutí poradním postupem podle článku 75.

6. Agentura je rovněž oprávněna provádět ohlášené či neohlášené inspekce u vnitrostátních bezpečnostních orgánů s cílem ověřit konkrétní oblasti jejich činnosti a fungování, zejména přezkoumávat dokumenty, procesy a záznamy týkající se jejich úkolů uvedených v článku 16 směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic].

[11] Úř. věst. L 218, 13.8.2008, s. 30.

Inspekce lze provádět náhodně nebo podle plánu vypracovaného agenturou. Doba inspekce nepřesáhne dva dny. Vnitrostátní orgány členských států jsou zaměstnancům agentury při jejich práci nápomocny. O každé inspekci podá agentura zprávu Komisi.

Článek 30

Sledování oznámených subjektů posuzování shody

1. Agentura sleduje oznámené subjekty posuzování shody prostřednictvím pomoci poskytované akreditačním orgánům a prováděním auditů a inspekcí stanovených v odstavcích 2–5.

2. Agentura podporuje harmonizovanou akreditaci oznámených subjektů posuzování shody, zejména tím, že akreditačním orgánům poskytuje vhodné pokyny ke kritériím a postupům hodnocení, aby bylo možné posoudit, zda oznámené subjekty splňují požadavky uvedené v článku 27 směrnice … [směrnice o interoperabilitě], a to prostřednictvím evropské akreditační infrastruktury uznané článkem 14 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008, kterým se stanoví požadavky na akreditaci a dozor nad trhem týkající se uvádění výrobků na trh a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 339/93.

3. V případě oznámených subjektů posuzování shody, které nejsou akreditované podle článku 24 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě], může agentura provést audit jejich schopností plnit požadavky vymezené v článku 27 uvedené směrnice. Postup provádění auditů přijímá správní rada.

4. Agentura vydává zprávy o auditech, které se vztahují na činnosti uvedené v odstavci 3, a zasílá je dotčenému oznámenému subjektu posuzování shody a Komisi. Každá zpráva o auditu obsahuje zejména nedostatky zjištěné agenturou a doporučení ke zlepšení. Pokud má agentura za to, že tyto nedostatky brání dotčenému oznámenému subjektu v účinném plnění úkolů týkajících se bezpečnosti a interoperability železnic, přijme doporučení, ve kterém požádá členský stát, v němž je daný oznámený subjekt usazen, aby v určité lhůtě přijal vhodná opatření.

5. Pokud členský stát nesouhlasí s doporučením uvedeným v odstavci 4 nebo pokud oznámený subjekt nepřijme na základě doporučení agentury do tří měsíců od okamžiku, kdy doporučení obdržel, žádná opatření, může Komise ve lhůtě šesti měsíců přijmout stanovisko poradním postupem podle článku 75.

6. Agentura smí – rovněž ve spolupráci s příslušnými vnitrostátními akreditačními orgány – provádět ohlášené či neohlášené inspekce u oznámených subjektů posuzování shody s cílem ověřit konkrétní oblasti jejich činnosti a fungování, zejména přezkoumávat dokumenty, osvědčení a záznamy týkající se jejich úkolů uvedených v článku 27 směrnice ... […] [směrnice o interoperabilitě]. Inspekce lze provádět náhodně nebo podle plánu vypracovaného agenturou. Doba inspekce nepřesáhne dva dny. Oznámené subjekty posuzování shody jsou zaměstnancům agentury při jejich práci nápomocny. O každé inspekci podá agentura zprávu Komisi.

Článek 31

Sledování pokroku v oblasti interoperability a bezpečnosti

1. Agentura společně se sítí vnitrostátních inspekčních orgánů shromažďuje příslušné údaje o nehodách či mimořádných událostech a sleduje přínos vnitrostátních bezpečnostních orgánů k bezpečnosti železničního systému jako celku.

2. Agentura sleduje celkový stav bezpečnosti železničního systému. Agentura může zejména požádat o pomoc sítě uvedené v článku 34, mimo jiné při shromažďování údajů. Agentura rovněž čerpá z údajů shromážděných Eurostatem a spolupracuje s ním na předcházení zdvojenému úsilí a při zajišťování metodického souladu společných bezpečnostních ukazatelů s ukazateli používanými v jiných druzích dopravy.

3. Agentura na žádost Komise vydává doporučení, jak zlepšit interoperabilitu železničních systémů, a to zejména usnadněním koordinace mezi železničními podniky a provozovateli infrastruktury nebo mezi provozovateli infrastruktury.

4. Agentura sleduje pokrok v oblasti interoperability a bezpečnosti železničních systémů. Každé dva roky předloží Komisi zprávu o pokroku dosaženém v oblasti interoperability a bezpečnosti v jednotném evropském železničním prostoru a tuto zprávu zveřejní.

5. Agentura na žádost Komise předkládá zprávy o stavu provádění a uplatňování právních předpisů Unie v oblasti bezpečnosti a interoperability v daném členském státě.

KAPITOLA 8

DALŠÍ ÚKOLY

Článek 32

Zaměstnanci železnic

1. Agentura vykonává odpovídající úkoly týkající se zaměstnanců železnic vymezené v článcích 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 a 37 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/59/ES[12].

2. Komise může agenturu požádat, aby vykonávala další úkoly týkající se zaměstnanců železnic v souladu se směrnicí 2007/59/ES.

3. Agentura konzultuje úkoly uvedené v odstavcích 1 a 2 s orgány, které jsou příslušné pro záležitosti týkající se zaměstnanců železnic. Agentura může prosazovat spolupráci těchto orgánů, mimo jiné pořádáním vhodných setkání s jejich zástupci.

Článek 33

Registry a přístup k nim

1. Agentura zřídí a spravuje evropské registry stanovené v článcích 43, 44 a 45 směrnice … [směrnice o interoperabilitě]. Agentura působí jako systémový orgán pro

[12] Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 51.

všechny registry a databáze uvedené ve směrnicích o bezpečnosti, interoperabilitě a strojvedoucích. To zahrnuje zejména:

a) vypracování a udržování specifikací registrů;

b) koordinaci vývoje v členských státech v souvislosti s registry;

c) poskytování pokynů k registrům příslušným zúčastněným stranám;

d) vydávání doporučení Komisi ohledně zlepšení specifikací stávajících registrů a nutnosti zřídit registry nové.

2. Agentura zveřejní tyto dokumenty a registry stanovené ve směrnici … [směrnice o interoperabilitě] a ve směrnici ... [směrnice o bezpečnosti železnic]:

a) ES prohlášení o ověření subsystémů;

b) ES prohlášení o shodě prvků interoperability a ES prohlášení o vhodnosti prvků interoperability pro použití;

c) licence vydané podle směrnice ... [směrnice o zřízení jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění)];

d) osvědčení o bezpečnosti vydaná podle článku 10 směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic];

e) zprávy o vyšetřování předané agentuře podle článku 24 směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic];

f) vnitrostátní předpisy oznámené Komisi podle článku 8 směrnice ... [směrnice o bezpečnosti železnic] a podle článku 14 směrnice ... [směrnice o interoperabilitě];

g) registry vozidel, mimo jiné prostřednictvím odkazů na příslušné vnitrostátní registry;

h) registry infrastruktury, mimo jiné prostřednictvím odkazů na příslušné vnitrostátní registry;

i) evropské registry povolených typů vozidel;

j) registry žádostí o změny a plánovaných změn specifikací pro ERTMS;

k) registry žádostí o změny a plánovaných změn TSI pro telematické aplikace v osobní dopravě (TAP) / TSI pro telematické aplikace v nákladní dopravě (TAF);

l) registry značení držitele vozidla spravované agenturou v souladu s TSI týkající se provozu a řízení dopravy;

m) zprávy o kvalitě vydávané podle čl. 28 odst. 2 nařízení (ES) č. 1371/2007.

3. Praktická ujednání pro zasílání dokumentů uvedených v odstavci 2 projedná a schválí Komise a členské státy na základě návrhu vypracovaného agenturou.

4. Při zasílání dokumentů uvedených v odstavci 2 mohou dotčené subjekty označit dokumenty, které nelze z bezpečnostních důvodů zveřejnit.

5. Vnitrostátní orgány odpovědné za vydávání licencí a osvědčení uvedených v odst. 2 písm. c) a d) oznámí agentuře do jednoho měsíce každé jednotlivé rozhodnutí o vydání, prodloužení, změně nebo zrušení těchto licencí a osvědčení.

6. Agentura může do veřejné databáze doplnit jakýkoli veřejný dokument nebo odkaz důležitý pro cíle tohoto nařízení, a to s ohledem na použitelné právní předpisy Unie v oblasti ochrany údajů.

Článek 34

Sítě vnitrostátních bezpečnostních orgánů, inspekčních orgánů a reprezentativních subjektů

1. Agentura zřídí síť vnitrostátních bezpečnostních orgánů a síť inspekčních orgánů uvedených v článku 21 směrnice …/… [směrnice o bezpečnosti železnic]. Agentura jim zajistí sekretariát. Sítě mají zejména tyto úkoly:

   a) výměnu informací o bezpečnosti a interoperabilitě železnic;

   b) prosazování osvědčených postupů;

   c) poskytování údajů o bezpečnosti železnic agentuře, zejména údajů týkajících se společných bezpečnostních ukazatelů.

   Agentura usnadňuje spolupráci mezi těmito sítěmi, zejména se může rozhodnout, že uspořádá společné setkání zástupců obou sítí.

2. Agentura zřídí síť reprezentativních subjektů železničního odvětví na úrovni Unie. Seznam těchto subjektů je definován v prováděcím aktu přijatém Komisí poradním postupem podle článku 75. Agentura zajistí síti sekretariát. Síť má zejména tyto úkoly:

   a) výměnu informací o bezpečnosti a interoperabilitě železnic;

   b) prosazování osvědčených postupů;

   c) poskytování údajů o bezpečnosti a interoperabilitě železnic agentuře.

3. Sítě uvedené v odstavcích 1 a 2 mohou vydávat nezávazná stanoviska k návrhům doporučení uvedeným v čl. 9 odst. 2.

4. Agentura může zřídit další sítě subjektů či orgánů odpovědných za část železničního systému.

5. Komise se může účastnit setkání zástupců sítí uvedených v tomto článku.

Článek 35

Komunikace a šíření informací

Agentura sděluje a rozesílá příslušným zúčastněným stranám právní předpisy, normy a pokyny týkající se evropského rámce pro železnice, a to v souladu s příslušnými plány pro komunikaci a šíření informací přijatými správní radou. Tyto plány jsou založeny na analýze potřeb a jsou správní radou pravidelně aktualizovány.

Článek 36

Výzkum a podpora inovací

1. Agentura na žádost Komise přispívá k výzkumným činnostem v oblasti železnic na úrovni Unie, mimo jiné podporou příslušných útvarů Komise a reprezentativních subjektů. Tímto příspěvkem nejsou dotčeny jiné výzkumné činnosti na úrovni Unie.

2. Komise může agenturu pověřit podporou inovací, jejichž cílem je zlepšení interoperability a zvýšení bezpečnosti železnic, zejména využívání nových informačních technologií a systémů sledování polohy a pohybu.

Článek 37

Pomoc poskytovaná Komisi

1. Agentura je Komisi na její žádost nápomocna při provádění právních předpisů Unie, jejichž cílem je zvýšení úrovně interoperability železničních systémů a vytvoření společného přístupu k bezpečnosti v evropském železničním systému.

2. Tato pomoc může zahrnovat:

   a) poskytování technického poradenství v otázkách vyžadujících zvláštní znalosti;

   b) shromažďování informací prostřednictvím sítí uvedených v článku 34.

Článek 38

Pomoc při posuzování železničních projektů

Aniž jsou dotčeny výjimky stanovené v článku 9 směrnice […] [směrnice o interoperabilitě železnic], agentura na žádost Komise přezkoumá z hlediska interoperability a bezpečnosti každý projekt týlající se návrhu, konstrukce, obnovy nebo modernizace subsystému, v souvislosti s nímž byla podána žádost o finanční podporu Unie.

Agentura vydá stanovisko o souladu projektu s přílsušnými právními předpisy v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic ve lhůtě, na které se dohodne s Komisí v závislosti na významu projektu a dostupných zdrojích a která nesmí překročit dobu dvou měsíců.

Článek 39

Pomoc poskytovaná členským státům, kandidátským zemím a zúčastněným stranám

1. Agentura z vlastního podnětu nebo na žádost Komise, členských států, kandidátských zemí nebo sítí uvedených v článku 34 zajišťuje školení a jiné vhodné činnosti týkající se uplatňování a objasňování právních předpisů v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic a souvisejících produktů agentury, např. registrů, prováděcích pokynů či doporučení.

2. O povaze a rozsahu činností uvedených v odstavci 1 rozhoduje rada a tyto činnosti jsou uvedeny v pracovním programu.

Článek 40

Mezinárodní vztahy

1. V rozsahu nezbytném k dosažení cílů stanovených v tomto nařízení, a aniž jsou dotčeny příslušné pravomoci členských států a orgánů Unie včetně Evropské služby pro vnější činnost, může agentura navazovat kontakty a vstupovat do správních ujednání s orgány dohledu, mezinárodními organizacemi a správními orgány třetích zemí, které jsou příslušné pro otázky, na něž se vztahují činnosti agentury, aby udržela krok s vědeckým a technickým vývojem a zajistila prosazování právních předpisů a norem Evropské unie v oblasti železnic.

2. Tyto dohody nezakládají právní závazky vůči Unii a jejím členským státům ani členským státům a jejich příslušným orgánům nebrání, aby s těmito orgány dohledu, mezinárodními organizacemi a správními orgány třetích zemí uzavíraly dvoustranné či vícestranné dohody. Tato ujednání a spolupráci je nutné nejprve projednat s Komisí a musí o nich být Komisi pravidelně podávány zprávy.

3. Správní rada přijme strategii pro vztahy se třetími zeměmi či mezinárodními organizacemi v otázkách, které spadají do pravomoci agentury. Tato strategie se zahrne do ročního a víceletého pracovního programu agentury, v němž se zároveň upřesní související zdroje.

Článek 41

Koordinace v souvislosti s náhradními díly

Agentura přispívá k identifikaci možných železničních náhradních dílů, které by měly být normalizovány. Za tímto účelem může agentura vytvořit pracovní skupinu s cílem koordinovat činnosti zúčastněných stran a může navázat kontakty s evropskými normalizačními subjekty. Agentura předkládá Komisi vhodná doporučení.

KAPITOLA 9

ORGANIZACE AGENTURY

Článek 42

Správní a řídicí struktura

Správní a řídicí struktura agentury se skládá:

a) ze správní rady, která vykonává funkce stanovené v článku 47;

b) z výkonné rady, která vykonává funkce stanovené v článku 49;

c) z výkonného ředitele, který plní povinnosti stanovené v článku 50;

d) z odvolacího senátu, který plní povinnosti stanovené v článcích 54 až 56.

Článek 43

Složení správní rady

1. Správní rada se skládá z jednoho zástupce z každého členského státu a čtyř zástupců Komise, z nichž má každý hlasovací právo.

   Ve správní radě zasedá rovněž šest zástupců bez hlasovacího práva, kteří na evropské úrovni zastupují tyto skupiny:

   a) železniční podniky;

   b) provozovatele infrastruktury;

   c) železniční průmysl;

   d) odbory;

   e) cestující;

   f) zákazníky nákladní železniční dopravy.

Pro každou z těchto skupin jmenuje Komise jednoho zástupce a jednoho náhradníka ze seznamu čtyř jmen předloženého jejich příslušnými evropskými organizacemi.

2. Členové rady a jejich náhradníci jsou jmenováni na základě svých znalostí hlavní pracovní náplně agentury a s ohledem na své schopnosti v oblasti řízení, správy a rozpočtu. Všechny strany se snaží omezit obměnu svých zástupců v radě, aby byla zajištěna kontinuita její práce. Všechny strany usilují o dosažení vyváženého zastoupení mužů a žen ve správní radě.

3. Členské státy a Komise jmenují své členy správní rady a náhradníky, který členy správní rady zastupují v případě jejich absence.

4. Funkční období členů je čtyřleté a lze je obnovit.

5. Případná účast zástupců třetích zemí a její podmínky jsou stanoveny v ujednáních podle článku 68.

Článek 44

Předseda správní rady

1. Správní rada si dvoutřetinovou většinou členů s hlasovacím právem zvolí ze zástupců členských států předsedu a ze svých členů místopředsedu.

   Nemůže-li předseda vykonávat své povinnosti, zaujme jeho místo místopředseda.

2. Funkční období předsedy a místopředsedy je čtyřleté a lze je obnovit. Pokud ovšem v některém okamžiku během svého funkčního období přestanou být členy správní rady, jejich funkční období automaticky skončí v tentýž den.

Článek 45

Schůze

1. Schůze správní rady svolává její předseda. Schůzí se účastní výkonný ředitel agentury.

2. Správní rada se schází nejméně dvakrát ročně. Schází se také z podnětu předsedy, na žádost Komise a na žádost většiny svých členů nebo jedné třetiny zástupců členských států v radě.

Článek 46

Hlasování

Není-li v tomto nařízení stanoveno jinak, přijímá správní rada rozhodnutí absolutní většinou svých členů s hlasovacím právem. Každý člen s hlasovacím právem má jeden hlas.

Článek 47

Funkce správní rady

1. Aby bylo zajištěno, že agentura plní své úkoly, správní rada:

   a) přijímá výroční zprávu o činnostech agentury v předchozím roce a do 1. července ji zašle Evropskému parlamentu, Radě, Komisi a Účetnímu dvoru a zveřejní ji;

b) poté, co obdrží stanovisko Komise, a v souladu s článkem 48 přijímá každý rok dvoutřetinovou většinou členů s hlasovacím právem roční pracovní program agentury pro nadcházející rok a strategický víceletý pracovní program;

c) přijímá dvoutřetinovou většinou členů s hlasovacím právem roční rozpočet agentury a vykonává další funkce ve vztahu k rozpočtu agentury v souladu s kapitolou 10;

d) stanoví rozhodovací postupy výkonného ředitele;

e) přijímá politiku návštěv podle článku 10;

f) stanoví svůj jednací řád;

g) přijímá a aktualizuje plány pro komunikaci a šíření informací uvedené v článku 35;

h) přijímá postupy pro provádění auditů uvedených v článcích 29 a 30;

i) v souladu s odstavcem 2 vykonává ve vztahu k zaměstnancům agentury pravomoci orgánu oprávněného ke jmenování, které služební řád svěřuje orgánu oprávněnému ke jmenování a které pracovní řád ostatních zaměstnanců svěřuje orgánu oprávněnému uzavírat pracovní smlouvy („pravomoci orgánu oprávněného ke jmenování“);

j) přijímá odpovídající prováděcí pravidla ke služebnímu řádu a pracovnímu řádu ostatních zaměstnanců v souladu s postupem stanoveným v článku 110 služebního řádu;

k) jmenuje výkonného ředitele a může prodloužit jeho funkční období či jej odvolat z funkce dvoutřetinovou většinou členů s hlasovacím právem v souladu s článkem 62;

l) přijímá strategii pro boj proti podvodům, která je úměrná rizikům podvodu a zohledňuje poměr nákladů a přínosů opatření, jež mají být provedena;

m) zajišťuje odpovídající opatření v návaznosti na zjištění a doporučení vyplývající z vyšetřování vedeného Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF) a z různých zpráv o interních či externích auditech a z jejich hodnocení;

n) přijímá pravidla pro předcházení střetům zájmů a řízení těchto střetů u členů správní rady a odvolacího senátu.

2. Správní rada postupem stanoveným v článku 110 služebního řádu přijme na základě čl. 2 odst. 1 služebního řádu a článku 6 pracovního řádu ostatních zaměstnanců rozhodnutí, kterým přenese příslušné pravomoci orgánu oprávněného ke jmenování na výkonného ředitele a kterým stanoví podmínky, za nichž může být toto přenesení pravomocí pozastaveno. Výkonný ředitel je oprávněn tyto pravomoci přenášet na další osoby.

Při uplatňování předchozího pododstavce může správní rada, pokud to vyžadují výjimečné okolnosti, rozhodnutím dočasně pozastavit přenesení pravomocí orgánu oprávněného ke jmenování na výkonného ředitele a pravomocí, které výkonný ředitel přenesl na další osoby, a může tyto pravomoci vykonávat sama nebo je může přenést na jednoho ze svých členů nebo na jiného zaměstnance než na výkonného ředitele.

Článek 48

Roční a víceleté pracovní programy

1. Do 30. listopadu každého roku rada agentury přijme pracovní program agentury, přičemž zohlední stanovisko Komise, a předá jej členským státům, Evropskému parlamentu, Radě, Komisi a sítím uvedeným v článku 34.

2. Pracovní program se přijímá, aniž je tím dotčen roční rozpočtový proces Unie. Pokud s pracovním programem Komise do patnácti dnů ode dne jeho přijetí vyjádří nesouhlas, správní rada jej znovu posoudí a do dvou měsíců přijme s případnými změnami ve druhém čtení buď dvoutřetinovou většinou svých členů s hlasovacím právem, včetně hlasů všech zástupců Komise, nebo jednomyslně hlasy zástupců členských států.

3. Pracovní program agentury určí cíle každé činnosti. Obecně platí, že ke každé činnosti a projektu je přidělen zdroj nezbytný k jejich provedení v souladu se zásadami sestavování rozpočtu podle činností a řízení podle činností a s postupem včasného posouzení dopadů stanoveným v čl. 7 odst. 2.

4. Správní rada v případě nutnosti přijatý pracovní program pozmění, je-li agentuře přidělen nový úkol. Začlenění takovéhoto nového úkolu je podrobeno analýze důsledků pro lidské a rozpočtové zdroje a může být spojeno s rozhodnutím odložit úkoly jiné.

5. Do 30. listopadu každého roku správní rada rovněž přijímá a aktualizuje strategický víceletý pracovní program. Zohlední při tom stanovisko Komise. Návrh je konzultován s Evropským parlamentem a sítěmi uvedenými v článku 34. Přijatý víceletý pracovní program se postupuje členským státům, Evropskému parlamentu, Radě, Komisi a sítím uvedeným v článku 34.

Článek 49

Výkonná rada

1. Správní radě je nápomocna výkonná rada.

2. Výkonná rada připravuje rozhodnutí, která má přijmout správní rada. Je-li to z naléhavých důvodů nezbytné, přijímá jménem správní rady určitá prozatímní rozhodnutí, zejména ve správních a rozpočtových záležitostech.

   Společně se správní radou zajišťuje odpovídající opatření v návaznosti na zjištění a doporučení vyplývající z vyšetřování vedeného úřadem OLAF a z různých zpráv o interních či externích auditech a z jejich hodnocení.

   Aniž jsou dotčeny povinnosti výkonného ředitele vymezené v článku 30, je mu výkonná rada nápomocna a poskytuje mu poradenství při provádění rozhodnutí správní rady, aby posílila dozor nad správním a rozpočtovým řízením.

3. Výkonná rada sestává z předsedy správní rady, jednoho zástupce Komise a [čtyř] dalších členů správní rady. Členy výkonné rady a jejího předsedu jmenuje správní rada.

4. Funkční období členů výkonné rady je stejné jako funkční období členů správní rady.

5. Výkonná rada se schází nejméně jednou za tři měsíce. Předseda výkonné rady svolává na žádost jejích členů dodatečná zasedání.

6. Správní rada stanoví jednací řád výkonné rady.

Článek 50

Úkoly výkonného ředitele

1. Agenturu řídí výkonný ředitel, který je při výkonu svých povinností zcela nezávislý. Výkonný ředitel je za výkon svých činností odpovědný správní radě.

2. Aniž jsou dotčeny pravomoci Komise, správní rady nebo výkonné rady, výkonný ředitel nevyžaduje ani nepřijímá pokyny od žádné vlády ani jiného subjektu.

3. Výkonný ředitel podává Evropskému parlamentu zprávu o plnění svých úkolů, je-li o to požádán. Vyzvat výkonného ředitele k předložení zprávy o plnění svých úkolů může také Rada.

4. Výkonný ředitel je zákonným zástupcem agentury. Přijímá rozhodnutí, doporučení, stanoviska a jiné formální akty agentury.

5. Výkonný ředitel je odpovědný za správní řízení agentury a za plnění úkolů, které jí byly svěřeny tímto nařízením. Výkonný ředitel odpovídá zejména za:

   a) každodenní správu agentury;

   b) provádění rozhodnutí přijatých správní radou;

   c) přípravu ročního pracovního programu a strategického víceletého pracovního programu a jejich předložení správní radě po konzultaci s Komisí;

   d) provádění ročního pracovního programu a strategického víceletého pracovního programu a podle možností za odpověď na žádosti o pomoc ze strany Komise týkající se úkolů agentury stanovených v souladu s tímto nařízením;

   e) podávání zpráv o provádění strategického víceletého pracovního programu správní radě;

   f) přijímání veškerých opatření nezbytných k zajištění chodu agentury v souladu s tímto nařízením, zejména za přijímání vnitřních správních pokynů a zveřejňování oznámení;

   g) vytvoření účinného systému sledování, aby bylo možné porovnávat výsledky agentury s jejími provozními cíli, a vytvoření systému pravidelného hodnocení, který odpovídá uznávaným odborným standardům;

   h) každoroční přípravu návrhu obecné zprávy na základě systému sledování a hodnocení uvedených v písmeni g) a její předložení správní radě;

   i) sestavování návrhu odhadu příjmů a výdajů agentury podle článku 58 a plnění rozpočtu podle článku 59;

   j) přípravu výroční zprávy o činnostech agentury a její předložení správní radě k posouzení;

   k) přípravu akčního plánu v návaznosti na závěry zpětných hodnocení a podávání zpráv o pokroku Komisi dvakrát ročně;

   l) ochranu finančních zájmů Unie uplatňováním preventivních opatření proti podvodům, korupci a jakýmkoli jiným nedovoleným činnostem, účinnými kontrolami a zpětným získáním nesprávně vyplacených částech v případech, kdy jsou zjištěny nesrovnalosti, a ve vhodných případech účinnými, přiměřenými a odrazujícími správními a finančními sankcemi;

m) přípravu strategie agentury pro boj proti podvodům a za její předložení správní radě ke schválení;

n) přípravu návrhu finančního nařízení agentury pro přijetí správní radou podle článku 60 a jeho prováděcích pravidel.

Článek 51

Zřízení a složení odvolacího senátu

1. Agentura zřídí jeden nebo více odvolacích senátů.

2. Odvolací senát sestává z předsedy a dvou dalších členů. Jsou k nim určeni náhradníci, kteří je zastupují v jejich nepřítomnosti.

3. Správní rada jmenuje předsedu, ostatní členy a jejich náhradníky ze seznamu způsobilých kandidátů vytvořeného Komisí.

4. Správní rada může požádat správní radu, aby jmenovala dva další členy a jejich náhradníky ze seznamu uvedeného v odstavci 3, pokud se domnívá, že to vyžaduje povaha odvolání.

5. Po konzultaci správní rady a v souladu s poradním postupem uvedeným v článku 75 Komise na návrh agentury stanoví jednací řád odvolacího senátu.

Článek 52

Členové odvolacího senátu

1. Funkční období členů a náhradníků odvolacího senátu je čtyřleté a lze je obnovit.

2. Členové odvolacího senátu jsou nezávislí a nesmějí v rámci agentury plnit žádné jiné úkoly. Při rozhodování nejsou vázáni žádnými pokyny.

3. Členové odvolacího senátu nesmějí být během funkčního období odvoláni ze své funkce ani vyřazeni ze seznamu způsobilých kandidátů, pokud pro toto odvolání nebo vyřazení neexistují závažné důvody a Komise za tímto účelem nepřijme rozhodnutí po obdržení stanoviska správní rady.

Článek 53

Vyloučení a námitky

1. Členové odvolacího senátu se nesmějí účastnit žádného odvolacího řízení, mají-li na něm osobní zájem, jestliže dříve působili jako zástupci jedné ze stran tohoto řízení nebo jestliže se podíleli na rozhodnutí, které je předmětem odvolání.

2. Členové správní rady, kteří se domnívají, že by se z některého z důvodů uvedených v odstavci 1 nebo z jakéhokoli jiného důvodu odvolacího řízení neměli účastnit, informují o této skutečnosti odvolací senát, který rozhodne o jejich vyloučení.

Článek 54

Rozhodnutí, proti kterým lze podat odvolání

1. K odvolacímu senátu se lze odvolat proti rozhodnutím přijatým agenturou podle článků 12, 16, 17 a 18.

2. Odvolání podané na základě odstavce 1 nemá odkladný účinek. Agentura však může pozastavit uplatňování rozhodnutí, proti kterému je odvolání podáno, má-li za to, že to okolnosti umožňují.

Článek 55

Osoby oprávněné podat odvolání, lhůta a způsob

1. Jakákoli fyzická nebo právnická osoba se může odvolat pro rozhodnutí, jež je této osobě určeno agenturou podle článků 12, 16, 17 a 18.

2. Odvolání spolu s odůvodněním se podává agentuře písemně do dvou měsíců od oznámení opatření dotčené osobě, nebo není-li opatření této osobě oznámeno, do dvou měsíců ode dne, kdy se tato osoba o opatření dozví.

Článek 56

Přezkum a rozhodnutí o odvolání

1. Při přezkumu odvolání odvolací senát jedná rychle. Tak často, jak je to nutné, vyzývá strany odvolacího řízení, aby ve stanovených lhůtách podaly připomínky k jeho oznámením nebo ke sdělením ostatních stran odvolacího řízení. Strany odvolacího řízení jsou oprávněny přednést ústní připomínky.

2. Odvolací senát může vykonávat vhodnou pravomoc spadající do působnosti agentury nebo může vrátit případ příslušnému orgánu agentury. Toto postoupení je vázáno rozhodnutím odvolacího senátu.

Článek 57

Žaloby podané k Soudnímu dvoru

1. Žaloby pro neplatnost rozhodnutí agentury přijatých podle článků 12, 16, 17 a 18 lze k Soudnímu dvoru Evropské unie podávat až poté, co byly vyčerpány všechny možnosti odvolání v rámci agentury.

2. Agentura přijme všechna nezbytná opatření vyplývající z rozsudku Soudního dvora Evropské unie.

KAPITOLA 10

FINANČNÍ USTANOVENÍ

Článek 58

Rozpočet

1. Pro každý rozpočtový rok, který odpovídá roku kalendářnímu, se připraví odhad veškerých příjmů a výdajů agentury a zahrne se do rozpočtu agentury. Příjmy a výdaje musí být vyrovnané.

2. Příjmy agentury tvoří:

   a) příspěvek Unie;

   b) příspěvek třetích zemí, které se podílejí na činnosti agentury na základě článku 68;

c) poplatky hrazené žadateli o osvědčení a povolení a držiteli osvědčení a povolení vydávaných agenturou v souladu s články 12, 16, 17 a 18;

d) platby účtované za publikace, školení a jiné služby poskytované agenturou;

e) jakýkoli dobrovolný finanční příspěvek členských států, třetích zemí nebo jiných subjektů, pokud takový příspěvek neohrožuje nezávislost a nestrannost agentury.

3. Výdaje agentury zahrnují výdaje na zaměstnance, správu, infrastrukturu a provoz.

4. Příjmy a výdaje musí být vyrovnané.

5. Každý rok správní rada na základě návrhu vypracovaného výkonným ředitelem podle zásad sestavování rozpočtu podle činností sestaví odhad příjmů a výdajů agentury na následující rozpočtový rok. Tento odhad, který obsahuje návrh plánu pracovních míst, předá správní rada Komisi nejpozději do 31. ledna.

6. Komise předá odhad příjmů a výdajů Evropskému parlamentu a Radě (dále jen „rozpočtový orgán“) spolu s předběžným návrhem souhrnného rozpočtu Unie.

7. Komise na základě odhadu příjmů a výdajů zanese do předběžného návrhu souhrnného rozpočtu Unie odhady, které považuje za nezbytné pro plán pracovních míst a výši subvence ze souhrnného rozpočtu, a předloží jej rozpočtovému orgánu v souladu s článkem 314 Smlouvy společně s popisem a zdůvodněním jakéhokoli rozdílu mezi odhadem příjmů a výdajů a subvencí agentury ze souhrnného rozpočtu.

8. Rozpočtový orgán schvaluje prostředky subvencí pro agenturu. Rozpočtový orgán přijme plán pracovních míst agentury.

9. Rozpočet přijímá správní rada dvoutřetinovou většinou členů s hlasovacím právem. Rozpočet agentury se stává konečným po konečném přijetí souhrnného rozpočtu Unie. V případě potřeby se upraví.

10. Správní rada co nejdříve oznámí rozpočtovému orgánu svůj záměr provést jakýkoli projekt, jenž by mohl mít významné finanční důsledky pro financování rozpočtu, zejména jakékoli projekty související s nemovitostmi, jako je pronájem či koupě budov. Uvědomí o tom Komisi. Pokud některá složka rozpočtového orgánu oznámí svůj záměr vydat stanovisko k projektu, předá toto stanovisko správní radě do šesti týdnů ode dne oznámení projektu.

Článek 59

Plnění a kontrola rozpočtu

1. Rozpočet agentury plní výkonný ředitel.

2. Nejpozději do 1. března po ukončení každého rozpočtového roku předá účetní agentury účetnímu Komise prozatímní účty spolu se zprávou o rozpočtovém a finančním řízení za daný rozpočtový rok. Účetní Komise konsoliduje prozatímní účty orgánů a decentralizovaných subjektů v souladu s článkem 147 nařízení Rady (EU, Euratom) č. 966/2012 (obecné finanční nařízení).

3. Nejpozději do 31. března po ukončení každého rozpočtového roku předá účetní Komise prozatímní účty agentury Účetnímu dvoru spolu se zprávou o rozpočtovém a finančním řízení za daný rozpočtový rok. Zpráva o rozpočtovém a finančním řízení za rozpočtový rok se rovněž předává Evropskému parlamentu a Radě.

Účetní dvůr tyto účty přezkoumá podle článku 287 Smlouvy. Každoročně zveřejňuje zprávu o činnosti agentury.

4. Po obdržení vyjádření Účetního dvora k prozatímním účtům agentury podle článku 148 obecného finančního nařízení vypracuje výkonný ředitel na vlastní odpovědnost konečnou účetní závěrku agentury a předloží ji správní radě k vyjádření stanoviska.

5. Správní rada vydá ke konečné účetní závěrce agentury stanovisko.

6. Nejpozději do 1. července po ukončení každého rozpočtového roku výkonný ředitel předá konečnou účetní závěrku spolu se stanoviskem správní rady Evropskému parlamentu, Radě, Komisi a Účetnímu dvoru.

7. Konečná účetní závěrka se zveřejňuje.

8. Výkonný ředitel odpoví Účetnímu dvoru na jeho vyjádření nejpozději do 30. září po ukončení každého rozpočtového roku. Tuto odpověď zároveň zašle správní radě.

9. Výkonný ředitel předloží Evropskému parlamentu na jeho žádost veškeré informace nezbytné pro řádný průběh udělení absolutoria za daný rozpočtový rok v souladu s čl. 165 odst. 3 obecného finančního nařízení.

10. Na doporučení Rady přijaté kvalifikovanou většinou udělí Evropský parlament do 30. dubna roku N + 2 výkonnému řediteli absolutorium za plnění rozpočtu za rozpočtový rok N.

Článek 60

Finanční nařízení

Správní rada přijme po konzultaci s Komisí finanční předpisy použitelné na agenturu. Tyto předpisy se smějí odchylovat od nařízení (ES, Euratom) č. 2343/2002[13] pouze v případě, že je to nezbytné pro zvláštní potřeby činnosti agentury, a s předchozím souhlasem Komise.

KAPITOLA 11

ZAMĚSTNANCI

Článek 61

Obecná ustanovení

1. Na zaměstnance agentury se vztahuje služební řád úředníků Evropské unie a pracovní řád ostatních zaměstnanců Unie a pravidla přijatá na základě dohody mezi orgány Evropské unie k provedení tohoto služebního řádu.

2. V zájmu služby agentura provádí nábor:

   a) zaměstnanců, kteří jsou způsobilí pro úvazek na dobu neurčitou, a

   b) zaměstnanců, kteří nejsou způsobilí pro úvazek na dobu neurčitou.

   Odpovídající prováděcí pravidla k tomuto odstavci se přijmou v souladu s postupem stanoveným v článku 110 služebního řádu.

[13] Nařízení Komise (ES, Euratom) č. 2343/2002 ze dne 23. prosince 2002 o rámcovém finančním nařízení pro subjekty uvedené v článku 185 nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002, kterým se stanoví finanční nařízení o souhrnném rozpočtu Evropských společenství (Úř. věst. L 357, 31.12.2002, s. 72).

3. Agentura přijme vhodná správní opatření s cílem zorganizovat své služby tak, aby zabránila střetu zájmů.

Článek 62

Výkonný ředitel

1. Výkonný ředitel je zaměstnán jako dočasný zaměstnanec agentury podle čl. 2 písm. a) pracovního řádu ostatních zaměstnanců.

2. Výkonného ředitele jmenuje správní rada ze seznamu kandidátů navržených Komisí po otevřeném a transparentním výběrovém řízení.

   Pro účely uzavření smlouvy s výkonným ředitelem je agentura zastoupena předsedou správní rady.

   Před jmenováním může být kandidát vybraný správní radou vyzván, aby učinil prohlášení před příslušným výborem Evropského parlamentu a zodpověděl otázky jeho členů.

3. Funkční období výkonného ředitele je pětileté. Do konce tohoto období Komise provede posouzení, které zohlední hodnocení výsledků výkonného ředitele a budoucí úkoly a výzvy agentury.

4. Správní rada může na návrh Komise, v němž zohlední posouzení uvedené v odstavci 3, funkční období výkonného ředitele jednou prodloužit, a to na dobu nepřesahující pět let.

5. Správní rada uvědomí o svém záměru prodloužit funkční období výkonného ředitele Evropský parlament. Výkonný ředitel může být do jednoho měsíce před prodloužením funkčního období vyzván, aby učinil prohlášení před příslušným výborem Evropského parlamentu a zodpověděl otázky jeho členů.

6. Výkonný ředitel, jehož funkční období bylo prodlouženo, se na konci celkového funkčního období nesmí zúčastnit dalšího výběrového řízení na tutéž pozici.

7. Výkonný ředitel může být odvolán z funkce pouze rozhodnutím správní rady, která jedná na návrh Komise.

Článek 63

Vyslaní národní odborníci a další pracovníci

Agentura může také využívat vyslané národní odborníky nebo jiné pracovníky, kteří nejsou v agentuře zaměstnáni, v souladu se služebním řádem a pracovním řádem ostatních zaměstnanců.

Správní rada přijme rozhodnutí, kterým stanoví pravidla pro vysílání národních odborníků do agentury.

KAPITOLA 12

OBECNÁ USTANOVENÍ

Článek 64

Výsady a imunity

Na agenturu a její zaměstnance se vztahuje Protokol o výsadách a imunitách Evropské unie.

Článek 65

Dohoda o sídle a provozní podmínky

1. Nezbytná ujednání související s umístěním agentury v hostitelském členském státě a s prostory, které tento členský stát dává k dispozici, a zvláštní pravidla, která se v hostitelském členském státě agentury vztahují se na výkonného ředitele, členy správní rady, zaměstnance agentury a jejich rodinné příslušníky, se stanoví v dohodě o sídle uzavřené mezi agenturou a hostitelským členským státem poté, co k tomu správní rada udělí souhlas, nejpozději však do roku 2015.
2. Hostitelský členský stát poskytne pro zajištění řádného fungování agentury co nejlepší podmínky včetně vícejazyčné evropsky zaměřené školní výuky a vhodných dopravních spojení.

Článek 66

Odpovědnost

1. Smluvní odpovědnost agentury se řídí právem rozhodným pro danou smlouvu.
2. Soudní dvůr Evropské unie má pravomoc rozhodovat na základě rozhodčí doložky uvedené ve smlouvě uzavřené agenturou.
3. V případě mimosmluvní odpovědnosti nahradí agentura v souladu s obecnými zásadami společnými právním řádům členských států veškerou škodu způsobenou jejími útvary nebo jejími zaměstnanci při výkonu jejich povinností.
4. Soudní dvůr Evropské unie má pravomoc rozhodovat spory o náhradu škody podle odstavce 3.

Článek 67

Jazykový režim

1. Na agenturu se vztahují ustanovení nařízení č. 1 ze dne 15. dubna 1958 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství[14].
2. Překladatelské služby nezbytné pro fungování agentury zajišťuje Překladatelské středisko pro instituce Evropské unie.

[14] Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385.

Článek 68

Účast třetích zemí na práci agentury

1. Aniž je dotčen článek 40, je agentura otevřená účasti třetích zemí, zejména zemí, na něž se vztahuje evropská politika sousedství a politika rozšíření, a zemí ESVO, které s Unií uzavřely dohody, na jejichž základě tyto země přijaly a používají právní předpisy Unie nebo jejich rovnocenná vnitrostátní opatření v oblasti, na kterou se vztahuje tohoto nařízení.

2. V souladu s příslušnými ustanoveními dohod uvedených v odstavci 1 se mezi agenturou a třetími zeměmi uzavřou ujednání, která vymezí podrobná pravidla účasti těchto zemí na činnosti agentury, zejména povahu a rozsah této účasti. Součástí těchto ujednání jsou ustanovení o finančních příspěvcích a zaměstnancích. Ujednání mohou stanovit zastoupení ve správní radě bez hlasovacího práva.

   Po obdržení souhlasu Komise a po konzultaci správní rady agentura ujednání podepíše.

Článek 69

Spolupráce s vnitrostátními orgány a subjekty

1. V souvislosti s prováděním článků 12, 16, 17 a 18 může agentura uzavírat dohody s příslušnými vnitrostátními orgány, zejména vnitrostátními bezpečnostními orgány a jinými příslušnými subjekty.

2. Součástí dohod může být zadávání některých úkolů agentury, např. kontroly a přípravy spisů, ověřování technické kompatibility, provádění návštěv a vypracování technických studí, vnitrostátním orgánům.

3. Agentura zajistí, aby dohody obsahovaly přinejmenším konkrétní popis úkolů a podmínek týkajících se předmětu plnění, lhůtu vztahující se na toto plnění a výši a harmonogram plateb.

4. Dohodami popsanými v odstavcích 1, 2 a 3 není dotčena celková odpovědnost agentury za plnění úkolů stanovených v článcích 12, 16, 17 a 18.

Článek 70

Průhlednost

Na dokumenty v držení agentury se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001[15].

Do […] přijme správní rada k nařízení (ES) č. 1049/2001 prováděcí pravidla.

Proti rozhodnutím přijatým agenturou podle článku 8 nařízení (ES) č. 1049/2001 lze podat stížnost veřejnému ochránci práv nebo žalobu k Soudnímu dvoru Evropské unie za podmínek stanovených v článcích 228 a 263 Smlouvy.

Na případy, kdy agentura zpracovává údaje osobní povahy, se vztahuje nařízení (ES) č. 45/2001.

[15] Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43.

Článek 71

Bezpečnostní pravidla pro ochranu utajovaných informací

Agentura uplatňuje bezpečnostní zásady obsažené v bezpečnostních pravidlech Komise pro ochranu utajovaných informací Evropské unie (EUCI) a citlivých informací nepodléhajících utajení, která jsou vymezena v příloze rozhodnutí Komise 2001/844/ES, ESUO, Euratom ze dne 29. listopadu 2001, kterým se mění její jednací řád. Tyto zásady se vztahují mimo jiné na ustanovení o výměně, zpracování a uchovávání takových informací.

Článek 72

Boj proti podvodům

1. V zájmu usnadnění boje proti podvodům, korupci a jiným nedovoleným činnostem podle nařízení (ES) č. 1073/1999 agentura do šesti měsíců ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost přistoupí k interinstitucionální dohodě ze dne 25. května 1999 o interním vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF) a přijme příslušná ustanovení vztahující se na všechny zaměstnance agentury, přičemž použije šablonu stanovenou v příloze uvedené dohody.
2. Evropský účetní dvůr má pravomoc provádět na základě kontroly dokumentů a inspekce na místě audit u všech příjemců grantů, dodavatelů a subdodavatelů, kteří od agentury obdrželi finanční prostředky Unie.
3. Úřad OLAF může provádět šetření včetně kontrol a inspekcí na místě v souladu s předpisy a postupy stanovenými v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999[16] a nařízení Rady (Euratom, ES) č. 2185/96[17] s cílem stanovit, zda došlo k podvodu, korupci nebo jiné nedovolené činnosti poškozující finanční zájmy Unie v souvislosti s grantem či smlouvou financovanými agenturou.
4. Aniž jsou dotčeny odstavce 1, 2 a 3, dohody o spolupráci se třetími zeměmi a mezinárodními organizacemi, smlouvy a grantové dohody či rozhodnutí o grantech, které agentura uzavře nebo přijme, obsahují ustanovení, která Evropský účetní dvůr a úřad OLAF výslovně zmocňují k provádění těchto auditů či šetření v souladu s jejich příslušnými pravomocemi.

KAPITOLA 13

ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

Článek 73

Akty v přenesené pravomoci týkající se článků 12, 16, 17 a 18

1. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 74, pokud jde o poplatky a platby podle článků 12, 16, 17 a 18.
2. Opatření uvedená v odstavci 1 stanoví zejména úkony, za které se podle článků 12, 16, 17 a 18 hradí poplatky a platby, výši poplatků a plateb a způsob jejich hrazení.
3. Poplatky a platby se vybírají za:

[16] Úř. věst. L 136, 31.5.1999, s. 1.
[17] Úř. věst. L 292, 15.11.1996, s. 2.

a) vydání nebo obnovení povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu, povolení k uvedení vozidel a typů vozidel na trh včetně možného uvedení kompatibility se sítěmi nebo tratěmi;

b) vydání a obnovení osvědčení o bezpečnosti;

c) poskytování služeb; odrážejí skutečné náklady jednotlivých poskytnutých služeb;

d) vyřízení odvolání.

e) Všechny poplatky a platby se vyjadřují a hradí v eurech.

4. Výše poplatků a plateb se stanoví na úrovni, která zajistí, aby příjmy z nich postačovaly ke krytí celkových nákladů na poskytnuté služby. V těchto nákladech se zejména zohledňují veškeré výdaje agentury na zaměstnance podílející se na činnostech uvedených v odstavci 3 včetně poměrného příspěvku zaměstnavatele do systému důchodového pojištění. Pokud opakovaně vznikne zásadní nerovnováha plynoucí z poskytování služeb, za které se hradí poplatky a platby, musí být výše poplatků a plateb povinně upravena.

Článek 74

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.

2. Výkon přenesené pravomoci podle článku 73 je Komisi svěřen na dobu neurčitou od data vstupu tohoto nařízení v platnost.

3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 73 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.

4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.

5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle článku 73 vstoupí v platnost pouze tehdy, pokud proti němu Evropský parlament ani Rada nevysloví námitky ve lhůtě [dvou měsíců] ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o [dva měsíce].

Článek 75

Postup projednávání ve výboru

Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 21 směrnice 96/48/ES. Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.

Odkazuje-li se na tento článek, použije se článek 4 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 76

Hodnocení a přezkum

1. Nejpozději do pěti let po vstupu tohoto nařízení v platnost a následně každých pět let Komise zadá přípravu hodnocení, které posoudí zejména dopad, efektivitu a účinnost agentury a jejích pracovních postupů. Hodnocení se zaměří zejména na potřebu změnit pověření agentury a na finanční důsledky této změny.
2. Zprávu o hodnocení společně se svými závěry ohledně této zprávy Komise předá Evropskému parlamentu, Radě a správní radě. Zjištění, která z hodnocení vyplynou, se zveřejňují.
3. Při každém druhém hodnocení se rovněž posuzují výsledky, jichž agentura dosáhla z hlediska svých cílů, pověření a úkolů.

Článek 77

Přechodná ustanovení

1. Agentura nahrazuje Evropskou agenturu pro železnice zřízenou nařízením (ES) č. 881/2004 a je její nástupkyní, pokud jde o veškeré vlastnictví, dohody, právní závazky, pracovní smlouvy, finanční závazky a povinnosti.
2. Odchylně od článku 43 zůstávají členové starší správní rady, kteří byli jmenováni podle nařízení (ES) č. 881/2004 před datem vstupu tohoto nařízení v platnost, ve funkci, dokud neskončí jejich funkční období jakožto členů nové správní rady.

   Odchylně od článku 49 zůstává výkonný ředitel, který byl jmenován podle nařízení (ES) č. 881/2004, ve funkci, dokud neskončí jeho funkční období.
3. Odchylně od článku 61 jsou všechny pracovní smlouvy platné ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost nadále plněny až do skončení jejich platnosti.

Článek 78

Zrušení

Nařízení (ES) č. 881/2004 se zrušuje.

Článek 79

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament	*Za Radu*
předseda	*předseda/předsedkyně*

PŘÍLOHA

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1 Název návrhu/podnětu

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o zřízení Agentury Evropské unie pro železnice a o zrušení nařízení (ES) č. 881/2004

1.2 Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB[18]

06: Mobilita a doprava

0602: Vnitrozemská, letecká a námořní dopravní politika

060208: Evropská agentura pro železnice

06020801: Evropská agentura pro železnice – Příspěvek pro hlavu 1 a 2

06020802: Evropská agentura pro železnice – Příspěvek pro hlavu 3

1.3 Povaha návrhu/podnětu

☐ Návrh/podnět se týká **nové akce**

☐ Návrh/podnět se týká **nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci**[19]

☒ Návrh/podnět se týká **prodloužení stávající akce**

☐ Návrh/podnět se týká akce **přesměrované na jinou akci**

1.4 Cíle

1.4.1 Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem/podnětem

Cíle/přidaná hodnota EU v souladu se strategií Evropa 2020:

Agentura přispívá k interoperabilní, bezpečné a udržitelné železniční dopravě v zájmu hospodářství a občanů EU. To je zcela v souladu se třemi prioritami strategie Evropa 2020:

– Inteligentní růst: rozvoj hospodářství založený na znalostech a inovacích. Agentura přispívá k tvorbě nejvyšších možných technických norem pro železniční vozidla a infrastrukturu, čímž podporuje znalosti a inovace.

– Udržitelný růst: podpora konkurenceschopnější a ekologičtější ekonomiky účinněji využívající zdroje. Agentura přispívá ke zvýšení udržitelnosti odvětví dopravy v EU a zlepšení jeho vlivu na životní prostředí a snižuje celkovou úroveň emisí a spotřebu energie. Železniční doprava přispěje k cílům iniciativy „20-20-20“ v oblasti klimatu/energetiky a ke stěžejní iniciativě EU s názvem „Evropa účinněji využívající zdroje“. Agentura bude hrát úlohu v odvětvovém plnění.

– Růst podporující začlenění: podpora ekonomiky s vysokou zaměstnaností, jež zajišťuje sociální a územní soudržnost. Pokud jde o okrajové regiony a jejich spojení s centrem, železniční doprava je zásadním prvkem zajišťujícím územní soudržnost.

[18] ABM: řízení podle činností (Activity-Based Management) – ABB: sestavování rozpočtu podle činností (Activity-Based Budgeting).

[19] Uvedené v čl. 49 odst. 6 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

Pro velkou část obyvatelstva představuje dostupný a udržitelný způsob dopravy, a tím přispívá k větší sociální mobilitě a lepším pracovním příležitostem a pomáhá zmenšovat rozdíl mezi chudšími a bohatšími regiony a zeměmi v EU.

1.4.2 Specifické cíle a příslušné aktivity ABM/ABB

Oblast rozpočtu: 06 02

Příslušné aktivity ABM/ABB: 060208 Evropská agentura pro železnice:

- Rozpočtová položka 06 02 08 01 – Evropská agentura pro železnice – Dotace v rámci hlavy 1 a 2 (správní výdaje)

- Rozpočtová položka 06 02 08 02 – Evropská agentura pro železnice – Dotace v rámci hlavy 3 (provozní výdaje)

Specifické cíle:

Specifický cíl č. 1: zvýšit účinnost postupů udělování osvědčení o bezpečnosti železnic a povolení vydáváním jednotných osvědčení o bezpečnosti, povolení k uvedení vozidel na trh a povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu, platných v celé EU, a zaručit nediskriminaci.

Specifický cíl č. 2: zvětšit soudržnost železničního rámce EU sledováním vnitrostátních železničních orgánů a snížením počtu vnitrostátních železničních předpisů.

Specifický cíl č. 3: zlepšit provádění a uplatňování právních předpisů EU v oblasti železnic větší pomocí Komisi, členským státům a zúčastněným stranám.

Specifický cíl č. 4: pomáhat Komisi při tvorbě a aktualizaci sekundárních právních předpisů v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic a při tvorbě společného přístupu k bezpečnosti.

Specifický cíl č. 5: zajistit jednotný vývoj systému ERTMS v EU a podporovat vývoj systému ERTMS mimo EU.

Specifický cíl č. 6: zajistit řádné vydávání osvědčení strojvedoucím a další úkoly v souladu se směrnicí 2007/59/ES.

Specifický cíl č. 7: spravovat a aktualizovat veřejné registry a databáze týkající se bezpečnosti a interoperability železnic.

1.4.3 Očekávané výsledky a dopady

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Výsledky související se specifickými cíli:

Výsledek specifického cíle č. 1: nižší náklady žadatelů a kratší doba nutná k vydání osvědčení o bezpečnosti, povolení k uvedení vozidel na trh a povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu; totožné podmínky pro všechny žadatele v EU; zaručení nediskriminace provozovatelů.

Výsledek specifického cíle č. 2: harmonizace uplatňování právních předpisů EU v oblasti železnic a postupů vnitrostátních orgánů; větší jasnost a transparentnost právních požadavků a provozních podmínek v EU v důsledku snížení počtu nadbytečných předpisů, přičemž obojí omezí možnosti diskriminačních postupů vůči provozovatelům.

Výsledek specifického cíle č. 3: lepší pochopení železničních právních předpisů zúčastněnými stranami a členskými státy, což zvýší hladkost provozu v jednotném evropském železničním prostoru a zvýší účinnost a efektivitu práce různých útvarů Komise.

Výsledek specifického cíle č. 4: větší interoperabilita jednotného evropského železničního prostoru vyznačující se vysokou úrovní bezpečnosti, což bude přínosné pro železniční podniky, zákazníky i cestující.

Výsledek specifického cíle č. 5: jednotné provádění systému ERTMS v celé EU s tím, že zařízení ERTMS je v souladu s platnými specifikacemi; normy ERTMS jsou prosazovány mimo EU.

Výsledek specifického cíle č. 6: strojvedoucím v celé EU se dostává stejného zacházení.

Výsledek specifického cíle č. 7: transparentnost pro zúčastněné strany v oblasti železnic, členské státy a širokou veřejnost z hlediska důležitých údajů o interoperabilitě a bezpečnosti železnic.

1.4.4 Ukazatele výsledků a dopadů

Upřesněte ukazatele, podle kterých je možno uskutečňování návrhu/podnětu sledovat.

Ukazatele specifického cíle č. 1:

- počet vydaných osvědčení o bezpečnosti,

- počet vydaných povolení k uvedení vozidel na trh,

- počet vydaných povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu.

Ukazatele specifického cíle č. 2:

- počet zpráv o auditu vydaných vnitrostátními orgány,

- počet zrušených vnitrostátních pravidel,

- počet vnitrostátních pravidel prohlášených za křížově přijatá,

- jiné výstupy týkající se kontroly a sledování.

Ukazatele specifického cíle č. 3:

- počet zpráv hodnotících provádění právních předpisů v oblasti železnic,

- počet vyhodnocených železničních projektů,

- počet uspořádaných informačních a školicích akcí (seminářů, konferencí),

- počet vydaných výkladových dokumentů,

- počet uskutečněných návštěv v rámci pomoci,

- jiné výstupy spojené se zvýšenou pomocí.

Ukazatele specifického cíle č. 4:

- počet doporučení ohledně nových technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) zaslaných Komisi,

- počet doporučení ohledně revize technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) zaslaných Komisi,

- počet doporučení ohledně nových společných bezpečnostních metod (CSM) zaslaných Komisi,

- počet doporučení ohledně revize společných bezpečnostních metod (CSM) zaslaných Komisi,

- počet stanovisek předložených Komisi, členským státům a dalším zúčastněným stranám,

- počet vydaných posouzení dopadů a analýz nákladů a přínosů,

- jiné výstupy spojené se zvyšováním interoperability a bezpečnosti.

Ukazatele specifického cíle č. 5:

- počet vydaných doporučení týkajících se změn a nových verzí systému ERTMS,

- počet zpráv předložených Komisi, které hodnotí provádění postupu posuzování shody a ES ověřování u zařízení ERTMS,

- počet doporučení týkajících se technické nekompatibility projektů ERTMS zaslaných Komisi,

- jiné výstupy týkající se zajištění jednotného vývoje a zavádění systému ERTMS.

Ukazatele specifického cíle č. 6:

- počet strojvedoucích, jimž bylo uděleno osvědčení v souladu se směrnicí o strojvedoucích,

- jiné výstupy týkající se harmonizace podmínek pro strojvedoucí.

Ukazatele specifického cíle č. 7:

- počet zřízených a spravovaných veřejných databází a registrů;

- jiné výstupy týkající se transparentnosti údajů o železnicích.

1.5 Odůvodnění návrhu/podnětu

1.5.1 Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

Umožnit agentuře ERA provozovat nové činnosti a nadále dostatečným způsobem plnit stávající úkoly, které jsou nezbytné k vytvoření plně interoperabilního a bezpečného vnitřního trhu železničních služeb (jednotného evropského železničního prostoru).

1.5.2 Přidaná hodnota ze zapojení EU

Současné zapojení EU (úkoly Evropské agentury pro železnice) je stanoveno v nařízení č. 881/2004 o zřízení agentury ERA. Kromě toho byly agentuře přímo či nepřímo přiděleny další úkoly směrnicí 2004/49/ES, směrnicí 2008/57/ES a směrnicí 2007/59/ES. Obdobně má na činnosti a práci agentury ERA dopad i řada sekundárních právních předpisů přijatých Komisí podle výše uvedených směrnic, zejména TSI, CSM a CST. Toto nařízení se snaží sloučit všechny stávající úkoly agentury do jednoho právního aktu a rozšířit úlohu agentury ERA na oblasti, v nichž je to odůvodněné.

V souladu s bílou knihou o dopravě z roku 2011 („Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“) a výsledky posouzení dopadů, které je přiloženo k této iniciativě, vytvoří tento návrh další přidanou hodnotu EU tím, že odstraní stávající technické a správní překážky v železničním odvětví, a to zejména:

- zefektivněním (zlevněním a urychlením) a zajištěním nestrannosti udělování povolení železničním vozidlům a osvědčení o bezpečnosti železničním podnikům, a to přesunutím tohoto udělování na úroveň EU,

- posílením soudržnosti a uplatňování *acquis* EU v oblasti železnic tím, že se agentuře umožní sledovat fungování vnitrostátních orgánů, které působí v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic,

- usnadněním rychlejšího přechodu ke skutečně společným železničním normám v EU posílením opatření agentury ERA v souvislosti se snižováním počtu vnitrostátních železničních předpisů,

- lepším vynakládáním prostředků EU na železnice (transevropská sít – TEN, Fond soudržnosti, strukturální fondy, výzkumné programy atd.).

Zapojení EU prostřednictvím agentury ERA vytváří větší přidanou hodnotu díky:

- využití specializované struktury a kvalifikovaných pracovníků, z nichž někteří jsou již k dispozici,

- pozitivním zkušenostem s vyzkoušenými a otestovanými metodami (např. s využíváním zavedené a funkční sítě vnitrostátních bezpečnostních orgánů),

- její objektivitě a nestrannosti, kterou zúčastněné strany velice oceňují.

1.5.3 Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti

Přidanou hodnotu agentury potvrdilo jak hodnocení nařízení o agentuře ERA a fungování agentury (2009–2010), tak obecné hodnocení agentur EU v roce 2009.

Tato iniciativa se snaží (revizí nařízení o agentuře ERA) uplatnit doporučení vyplývající z hodnocení agentury ERA, doporučení Účetního dvora, útvaru vnitřního auditu a doporučení uvedených ve společném prohlášení Komise, Evropského parlamentu a Rady o decentralizovaných agenturách, zejména pokud jde o vnitřní strukturu, řízení a fungování.

1.5.4 Provázanost a možná synergie s dalšími relevantními nástroji

Návrh je v souladu s bílou knihou o dopravě z roku 2011, zejména s jejími iniciativami 1 a 19:

– „Dosáhnout jednotného povolení typu vozidla a jednotného osvědčení o bezpečnosti železničních podniků posílením funkce Evropské agentury pro železnice (ERA).“

– „Posílit úlohu Evropské agentury pro železnice v oblasti bezpečnosti železniční dopravy, zejména pokud jde o její dohled nad národními bezpečnostními opatřeními přijatými vnitrostátními bezpečnostními orgány a jejich postupnou harmonizaci.“

Návrh je v souladu s politikou a právními předpisy EU v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic, zejména se směrnicí 2004/49 (směrnice o bezpečnosti železnic) a 2008/57 (směrnice o interoperabilitě železnic), které budou v rámci této iniciativy rovněž pozměněny. Všechny tři revidoané akty jsou navzájem propojeny a snaží se odstranit zbývající správní a technické překážky, zejména vytvořením společného přístupu k předpisům v oblasti bezpečnosti a interoperability, který má železničním podnikům působícím v celé EU zvýšit úspory z rozsahu, snížit správní náklady a urychlit správní postupy, jakož i zabránit skryté diskriminaci.

Kromě toho je tato iniciativa součástí rozsáhlejšího čtvrtého železničního balíčku, který bude kromě výše popsaných cílů usilovat o otevření trhu vnitrostátní osobní železniční dopravy a optimalizaci řízení správy infrastruktury; podle očekávání vznikne synergie především v oblasti omezování diskriminace v přístupu k infrastruktuře, čímž se zmenší překážky bránící v přístupu novým subjektům vstupujícím na trh.

K důležité synergii dochází i mezi revidovanými úkoly agentury ERA a úkoly výkonné agentury pro transevropskou dopravní síť v souvislosti s hodnocením železničních projektů, se zajištěním větší hodnoty za vynaložené finanční prostředky a s účinností projektů financovaných z finančních prostředků EU.

Kromě toho je tato iniciativa v souladu s doporučeními (a provádí doporučení) Účetního dvora, útvaru vnitřního auditu a doporučeními uvedenými ve společném prohlášení Komise, Evropského parlamentu a Rady o decentralizovaných agenturách, jakož i s hodnocením agentury ERA.

V neposlední řadě se tato iniciativa snaží zařadit do nařízení o agentuře ERA řadu úkolů a činností, které byly agentuře přiděleny jinými akty, zejména směrnicí 2007/59/ES a rozhodnutími Komise o technických specifikacích pro interoperabilitu (TSI) a společných bezpečnostních metodách (CSM).

1.6 Doba trvání akce a finanční dopad

☒ **Časově neomezený** návrh/podnět

– Provádění s obdobím rozběhu od roku 2015 do roku 2020,

– poté plné fungování.

1.7 Předpokládaný způsob řízení[20]

☐ **Přímé centralizované řízení** Komisí

☒ **Nepřímé centralizované řízení**, při kterém jsou úkoly plnění rozpočtu svěřeny:

– ☐ výkonným agenturám

– ☒ subjektům zřízeným Společenstvími[21]

– ☐ vnitrostátním veřejnoprávním subjektům / subjektům pověřeným výkonem veřejné služby

– ☐ osobám pověřeným prováděním zvláštních opatření podle hlavy V Smlouvy o Evropské unii a označeným v příslušném základním právním aktu ve smyslu článku 49 finančního nařízení

☐ **Sdílené řízení** s členskými státy

☐ **Decentralizované řízení** s třetími zeměmi

☐ **Společné řízení** s mezinárodními organizacemi ***(upřesněte)***

[20] Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

[21] Uvedené v článku 185 finančního nařízení.

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1 Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Všechny agentury EU fungují na základě přísného systému sledování za účasti útvaru vnitřního auditu, útvaru vnitřního auditu Komise, správní rady, Komise, Účetního dvora a rozpočtového orgánu. Tento systém stanovený v nařízení o zřízení agentury ERA bude uplatňován i nadále.

2.2 Systém řízení a kontroly

2.2.1 Zjištěná rizika

Žádná

2.2.2 Předpokládané metody kontroly

Nevztahuje se na tento návrh.

2.3 Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření.

Opatření pro boj proti podvodům jsou obsažena v článku 41 nařízení o zřízení agentury ERA a bude uplatňován i nadále.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1 Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové položky

- Stávající výdajové rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek.

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo [název]	RP/NRP ([1])	zemí ESVO[2]	kandidátských zemí[3]	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
1.1	06.02.08 [Rozpočtová položka agentury ERA]	NRP	ANO	NE	NE	NE

[1] RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.
[2] ESVO: Evropské sdružení volného obchodu. .
[3] Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

3.2 Odhadovaný dopad na výdaje

Na úvod je nutné předeslat, že odhadovaný dopad tohoto návrhu je v této fázi pouze předběžný, protože závisí na přijetí nového víceletého finančního rámce na období 2014–2020 rozpočtovým orgánem.

3.2.1 Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje

v milionech EUR (běžné ceny, zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	1	Inteligentní růst podporující začlenění

GŘ: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	**CELKEM 2015–2020**
• Správní prostředky									
Číslo rozpočtové položky 06.02.08 [Rozpočtová položka agentury ERA] Východisko: – Základ – návrh rozpočtu na rok 2013, který počítá s 25 mil. EUR, – snížení počtu zaměstnanců o 2 % v období 2014–2017, – navýšení ročního rozpočtu o 1 % z důvodu roční úpravy. Od roku 2017 přibudou externí příjmy z plateb a poplatků, takže na rozpočet EU nebudou v souvislosti s novými zaměstnanci kladeny žádné nároky.	Závazky	(1)	25,613 (včetně 0,113 na nové úkoly)	26 (včetně 0,3 na nové úkoly)	26 (0 na nové úkoly)	26,25 (0 na nové úkoly)	26,5 (0 na nové úkoly)	26,75 (0 na nové úkoly)	**157,113** (z toho 0,413 připadá na nové úkoly v letech 2015–2016)
	Platby	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	**157,113**
CELKEM prostředky pro GŘ MOVE	Závazky	(5)=1+3	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	**157,113** (z toho 0,413 připadá na nové úkoly v letech

									2015–2016)
	Platby	(6)=2+4	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	**157,113**
CELKEM prostředky z OKRUHU 1 víceletého finančního rámce	Závazky	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	**157,113** (z toho 0,413 připadá na nové úkoly v letech 2015–2016)
	Platby	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	**157,113**

Okruh víceletého finančního rámce	**5**	Správní výdaje

v milionech EUR (běžné ceny, zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	**CELKEM 2015–2020**
GŘ: MOVE								
• Lidské zdroje Východisko: stávající úroveň rozpočtu pro zaměstnance GŘ MOVE, kteří se zabývají otázkami souvisejícími s agenturou ERA (0,655 mil. EUR – 5 zaměstnanců) uplatněná každý rok + roční úprava o 1 %		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	**4,005**
• Ostatní správní výdaje		0	0	0	0	0	0	0
GŘ MOVE **CELKEM**	Prostředky	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	**4,005**
CELKEM prostředky z OKRUHU 5 víceletého finančního rámce	(Závazky celkem = platby celkem)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	**4,005**

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	**CELKEM**
CELKEM prostředky z OKRUHŮ 1 až 5 víceletého finančního rámce	Závazky	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	**161,118**
	Platby	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	**161,118**

3.2.2 Návrh plánu pracovních míst pro agenturu ERA na období 2015–2020

VŠICHNI NOVÍ ZAMĚSTNANCI JSOU OD ROKU 2017 FINANCOVÁNI Z EXTERNÍCH POPLATKŮ A PLATEB:

Návrh personálu pro agenturu ERA na období 2015–2020	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**

[Východisko: 143 pracovníků podle plánu pracovních míst v roce 2013 a snížení o 2 % do roku 2017 (tj. snížení o 2–3 osoby ročně)]						
Personál třídy AD	101	100	99	99	99	99
Nový personál třídy AD	0	0	12	14	14	14
Personál třídy AD celkem	101	100	111	113	113	113
Personál třídy AST	37	36	34	34	34	34
Nový personál třídy AST	0	0	4	4	4	4
Personál třídy AST celkem	37	36	38	38	38	38
Pracovní místa podle plánu pracovních míst – mezisoučet	***138***	***136***	***149***	***151***	***151***	***151***
Vyslaní národní odborníci	6	6	6	6	6	6
Noví vyslaní národní odborníci	2	5	12	13	13	13
Vyslaní národní odborníci celkem	8	11	18	19	19	19
Smluvní zaměstnanci	15	15	15	15	15	15
Noví smluvní zaměstnanci	1	3	7	9	10	12
Smluvní zaměstnanci celkem	16	18	22	24	25	27
Nová pracovní místa celkem	***5***	***10***	***35***	***40***	***41***	***43***
Dopad na pracovní místa podle plánu pracovních míst	*0*	*0*	*16*	*18*	*18*	*18*
CELKOVÝ SOUČET	*162*	*165*	*189*	*194*	*195*	*197*

3.2.3 Odhadovaný dopad na správní a operační prostředky

– ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků

– ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních a správních prostředků, jak je vysvětleno dále:

– Je třeba mít na paměti, že níže uvedené výstupy se týkají celkového rozpočtu agentury ERA (hlavy 1+2+3).

– Je třeba mít na paměti, že náklady výstupů u specifického cíle č. 1 představují příjem agentury ERA: agentura bude účtovat poplatky externím žadatelům za vydávání těchto dokumentů. Proto jsou uvedeny v závorkách a nejsou přičteny k celkové výši nákladů všech výstupů.

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy ⇩			2015		2016		2017		2018		2019		2020		**CELKEM**	
	Druh výstupu[1]	Průměrné náklady výstupu	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Celkový počet výstupů	Náklady celkem

[1] Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

SPECIFICKÝ CÍL Č. 1[2]: Zvýšit účinnost postupů udělování osvědčení o bezpečnosti železnic a povolení vydáváním jednotných osvědčení o bezpečnosti, povolení k uvedení vozidel na trh a povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu, platných v celé EU, a zaručit nediskriminaci.																
Jednotná osvědčení o bezpečnosti	Počet vydaných osvědčení o bezpečnosti	(0,01) bude hrazeno z poplatků a plateb	0		0		110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	**440**	**(4,4)** bude hrazeno z poplatků a plateb
Povolení k uvedení vozidel na trh	Počet vydaných povolení k uvedení vozidel na trh	(0,017) bude hrazeno z poplatků a plateb	0		0		456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	**1804**	**(30,67)** bude hrazeno z poplatků a plateb
Systémový orgán pro ERTMS	Počet vydaných povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu	(0,05) bude hrazeno z poplatků a plateb	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	**137**	**(6,85)** bude hrazeno z poplatků a plateb
Mezisoučet za specifický cíl č. 1								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		**(41,92)**

[2] Popsaný v části 1.4.2. „Specifické cíle…“.

SPECIFICKÝ CÍL Č. 2: Zvětšit soudržnost železničního rámce EU sledováním vnitrostátních železničních orgánů a snížením počtu vnitrostátních železničních předpisů			Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Celkový počet výstupů	Náklady celkem
Sledování vnitrostátních orgánů	Počet vydaných zpráv o auditu	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5
Snížení počtu odchylujících se vnitrostátních předpisů a posílení vzájemného uznávání	Počet zrušených vnitrostátních předpisů	0,0015	1000	1,5	1500	2,25	1500	2,25	2000	3	1500	2,25	1500	2,25	9000	13,5
	Počet vnitrostátních předpisů prohlášených za křížově uznané	0,001	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	8000	6,0
Jiné	Jiné výstupy týkající se kontroly a sledování	0,001	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75
Mezisoučet za specifický cíl č. 2																25,25

SPECIFICKÝ CÍL Č. 3: Zlepšit provádění a uplatňování právních předpisů EU v oblasti železnic větší pomocí Komisi, členským státům a zúčastněným stranám																
Pomoc poskytovaná Komisi	Počet zpráv hodnotících provádění právních předpisů v oblasti železnic	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7
	Počet vyhodnocených železničních projektů	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Pomoc poskytovaná členským státům a jiným zúčastněným stranám	Počet uspořádaných informačních a školicích akcí (seminářů, konferencí)	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4
	Počet vydaných výkladových dokumentů	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6
	Počet provedených návštěv v rámci pomoci	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6
Jiné úkoly	Jiné výstupy spojené se zvýšenou pomocí	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Mezisoučet za specifický cíl č. 3																25

SPECIFICKÝ CÍL Č. 4: Pomáhat Komisi při tvorbě a aktualizaci sekundárních právních předpisů v oblasti interoperability a bezpečnosti železnic a při tvorbě společného přístupu k bezpečnosti			Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Celkový počet výstupů	Náklady celkem
Zvýšení interoperability	Počet nových TSI zaslaných Komisi	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Počet revidovaných TSI zaslaných Komisi	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Zvýšení úrovně bezpečnosti	Počet nových CSM zaslaných Komisi	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Počet revidovaných CSM zaslaných Komisi	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Usnadnění provozu jednotného evropského železničního prostoru	Počet stanovisek předložených Komisi, členským státům a zúčastněným stranám	0,2	6	1,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6	8	1,6	44	8,8
	Počet vydaných posouzení dopadů a analýz nákladů a přínosů	0,06	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	151	9,06

Jiné	Jiné výstupy spojené se zvýšenou interoperabilitou a bezpečností	0,006	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	450	2,7
Mezisoučet za specifický cíl č. 4																57,36

SPECIFICKÝ CÍL Č. 5: Zajistit jednotný vývoj systému ERTMS v EU a podporovat vývoj systému ERTMS mimo EU																
Systémový orgán pro systém ERTMS	Počet vydaných doporučení týkajících se změn a nových verzí systému ERTMS	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
Ověřování provádění systému ERTMS	Počet vydaných zpráv hodnotících postup posuzování shody a ES ověřování u zařízení ERTMS	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5
	Počet vydaných doporučení týkajících se technické nekompatibility v rámci projektů ERTMS	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Jiné úkoly	Jiné výstupy týkající se zajištění jednotného vývoje a zavádění systému ERTMS	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Mezisoučet za specifický cíl č. 5																28,6

SPECIFICKÝ CÍL Č. 6: Zajistit řádné vydávání osvědčení strojvedoucím a další úkoly v souladu se směrnicí 2007/59/ES			Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Celkový počet výstupů	Náklady celkem
Harmonizace kritérií pro strojvedoucí	Počet opatření harmonizujících podmínky strojvedoucích vydaných v souladu se směrnicí o strojvedoucích	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	Jiné výstupy	0,001	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	60	0,6
Mezisoučet za specifický cíl č. 6																7,8

SPECIFICKÝ CÍL Č. 7: Spravovat a aktualizovat veřejné registry a databáze týkající se bezpečnosti a interoperability železnic																
Transparentnost pro zúčastněné strany a veřejnost, pokud jde o údaje o interoperabilitě a bezpečnosti železnic	Počet zřízených a spravovaných veřejných databází a registrů	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	Jiné výstupy	0,001	10	0,01	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Mezisoučet za specifický cíl č. 7																13
NÁKLADY CELKEM																**157,01**

3.2.4 Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy

3.2.4.1 Shrnutí

– ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití správních prostředků

– ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití správních prostředků, jak je vysvětleno dále:

Základ pro výpočty: uplatnění stávajících zaměstnanců GŘ MOVE, kteří mají na starosti otázky spojené s agenturou ERA (5 osob, 0,131 mil. EUR na osobu/rok a roční úprava o 1 %), na každý rok; nulové zvýšení v důsledku posílených pravomocí agentury ERA.

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	**CELKEM 2015–2020**
Úředníci (třídy AD)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	**4,005**
Úředníci (třídy AST)	0	0	0	0	0	0	0
Smluvní zaměstnanci							
Dočasní zaměstnanci	0	0	0	0	0	0	0
Vyslaní národní odborníci	0	0	0	0	0	0	0
CELKEM	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	**4,005**

3.2.4.2 Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

– ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů

– ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Základ pro výpočty: uplatnění stávajících zaměstnanců GŘ MOVE, kteří mají na starosti otázky spojené s agenturou ERA (5 osob, 0,131 mil. EUR na osobu/rok), na každý rok; nulové zvýšení v důsledku posílených pravomocí agentury ERA.

Odhad vyjádřete v celých číslech (nebo zaokrouhlete nejvýše na 1 desetinné místo)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
XX 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)		5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (při delegacích)		0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)		0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)		0	0	0	0	0	0
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)[1]							
XX 01 02 01 (SZ, ZAP, VNO z celkového rámce)		0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (SZ, ZAP, MOD, MZ a VNO při delegacích)		0	0	0	0	0	0
XX 01 04 ***yy***[2]	– v ústředí[3]	0	0	0	0	0	0
	– při delegacích	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v nepřímém výzkumu)		0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v přímém výzkumu)		0	0	0	0	0	0
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)		0	0	0	0	0	0
CELKEM		5	5	5	5	5	5

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeobsazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přídělu, který lze řídícímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

[1] SZ = smluvní zaměstnanec; ZAP = zaměstnance agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník.

[2] Dílčí strop na externí pracovníky z operačních prostředků (bývalé položky „BA“).

[3] V podstatě na strukturální fondy, Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV) a Evropský rybářský fond.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	Stávající zaměstnanci GŘ MOVE mají na starosti otázky spojené s agenturou ERA včetně: - řízení prováděcích opatření přijatých na základě doporučení agentury (rozhodnutí a nařízení Komise) v oblasti bezpečnosti a interoperability železnic, - správní koordinace a kontroly agentury ERA: pracovní programy, víceleté plány zaměstnanecké politiky, zasedání správní rady a jejího podvýboru, - koordinace politiky: účast v pracovních skupinách agentury ERA, obsah pracovního programu, pověření udělená agentuře ERA Komisí, zasedání na pracovní úrovni, - řízení stanovisek agentury ERA, - finančních a účetních povinností týkajících se agentury ERA na straně Komise (rozpočet, absolutorium atd.).
Externí zaměstnanci	

3.2.5 Soulad se stávajícím víceletým finančním rámcem

– ☐ Návrh/podnět je v souladu se stávajícím víceletým finančním rámcem.

– ☒ Návrh/podnět si vyžádá úpravu příslušného okruhu víceletého finančního rámce.

Upřesněte požadovanou úpravu, příslušné rozpočtové položky a odpovídající částky.

Rozpočtovou položku agentury ERA (06.02.08) bude nutné upravit na částku uvedenou v tomto finančním výkazu (celkem 157,113 mil. EUR na období 2015–2020).

Prozatím jsou ve finančním rámci zahrnuty u agentur pouze částky orientační. Orientační částka pro agenturu ERA byla odhadnuta dříve, než byly známy výsledky posouzení dopadů a další výpočty spojené s touto iniciativou.

Pro období 2015–2020 se status agentury ERA změní z „plně fungující agentury“ na „agenturu plnící nové úkoly“.

– ☐ Návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce[4].

Upřesněte potřebu, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.6 Příspěvky třetích stran

– Návrh/podnět počítá se spolufinancováním podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Celkem
Příspěvek ESVO od Norska a Islandu vypočtený na 2 % rozpočtu	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	**3**

[4] Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

Spolufinancované prostředky CELKEM	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	**3**

3.3 Odhadovaný dopad na příjmy

– ☐ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.

– ☒ Návrh/podnět má tento finanční dopad:

  – ☒ dopad na vlastní zdroje

  – ☐ dopad na různé příjmy

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Příjmová rozpočtová položka:	Prostředky použitelné v probíhajícím rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu[5]					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rozpočtová položka agentury ERA 06.02.08				10,352	10,384	10,482	10,698

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

U některých nových úkolů, které jsou pro agenturu ERA plánovány (osvědčení o bezpečnosti, povolení k uvedení vozidel na trh a povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu), bude možné účtovat externím žadatelům poplatky za vydání těchto dokumentů.

Podle posouzení dopadů budou tyto nové úkoly zahájeny v roce 2017 a příjmy agentury ERA byly vypočteny takto:

- náklady na vydání osvědčení o bezpečnosti: 0,01 milionu EUR

- náklady na vydání povolení vozidla: 0,017 milionu EUR

- náklady na vydání povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu: 0,05 milionu EUR

- příslušný počet všech typů rozhodnutí vydaných každý rok je uveden v tabulce 3.2.3.

Shrnutí metody výpočtu:

Poplatky stanovené ve zprávě o posouzení dopadů byly vypočteny na základě průměru současných poplatků placených provozovateli, kteří chtějí získat osvědčení o bezpečnosti či povolení vozidla v EU; obdobný přístup byl použit v případě povolení k uvedení traťových subsystémů řízení a zabezpečení do provozu. Hrazené poplatky se značně liší a podstatný rozdíl existuje také mezi poplatky hrazenými v členských státech EU15 (přibližně 20 000 EUR za osvědčení o bezpečnosti a 28 000 EUR za povolení) a poplatky hrazenými v členských státech EU12 (přibližně 3 000 EUR za osvědčení o bezpečnosti a 17 000 EUR za povolení). Při určování budoucí hodnoty těchto poplatků se mělo za to, že vzhledem k nákladům na

[5] Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 25 % nákladů na výběr.

zaměstnance agentury a racionálnějším postupům vyřizování žádostí by nejvhodnější cestou byla hodnota blížící se střední hodnotě nízkého a vysokého průměru.

Je důležité mít na paměti, že stanovené výpočty poplatků představují průměr pro všechny typy osvědčení o bezpečnosti a povolení vozidel; ve studii na podporu posouzení dopadů byly zjištěny čtyři typy osvědčení o bezpečnosti a 20 typů povolení vozidel. Ačkoli se v důsledku procesu „centralizace“ u agentury ERA počet typů osvědčení a povolení sníží, stále bude existovat mnoho kategorií. Budou se například stále používat odlišné procesy k povolení lokomotiv a vozů. Proto bude nutné poplatky u těchto dvou kategorií rozlišovat. Zejména lze předpokládat, že poplatky za povolení vozů budou nižší než průměr a poplatky za povolení lokomotiv a složených jednotek budou vyšší.

Údaj (cena za povolení/osvědčení) vypočtený ve zprávě o posouzení dopadů má představovat průměr a bude na agentuře, aby definovala přesné poplatky za různé kategorie a zajistila, aby průměrná hodnota vybíraných poplatků byla stejná nebo vyšší než tento průměr. Výpočet má však poskytnout realistický, ale konzervativní odhad příjmů agentury a není vyloučeno, že poplatky, které budou účtovány, mohou ve skutečnosti průměrnou hodnotu zvýšit, bude-li to nezbytné a odůvodněné.

Pokud jde o počet povolení a osvědčení, byla při jejich výpočtu jako výchozí použita stávající úroveň povolení a osvědčení. Pokud jde o osvědčení o bezpečnosti, předpokládalo se, že v příštích letech se počtem nových subjektů vstupujících na trh počet vydaných osvědčení o bezpečnosti zvýší, zatímco skutečnost, že může dojít ke změně typů osvědčení o bezpečnosti, by tento počet mohla snížit. Proto se při odhadu konzervativně předpokládalo, že celkový roční počet osvědčení o bezpečnosti zůstane beze změn.

U povolení vozidel se postup mírně lišil: model vychází ze stávajících úrovní povolení, které byly získány od zúčastněných stran a z různých studií. Třebaže je pravděpodobné, že počet nových subjektů vstupujících na trh se zvýší, a tudíž se v absolutním vyjádření zvýší i počet vozidel, jimž bude třeba vydat povolení, je zároveň pravděpodobné, že nové subjekty se přidrží osvědčené technologie, a tudíž železničních vozidel, kterým již bylo osvědčení uděleno. Odvětví se navíc normalizuje, takže v budoucnosti pravděpodobně ubyde typů vozidel, jimž bude třeba vydat povolení, čímž se mírně sníží i počet povolení. Model opět rozdělil posouzení na členské státy EU15 a EU12.

GŘ MOVE má za to, že výpočty jsou přesdvěčivé a náležitě vycházejí ze stávajících a ověřitelných údajů získaných od zúčastněných stran a Evropské agentury pro železnice. Více informací o metodice je uvedeno ve zprávě o posouzení dopadů, která doprovází tento návrh, zejména v příloze VII uvedené zprávy.