



KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

Bruksela, dnia 13.12.2006
KOM(2006) 785 wersja ostateczna

2006/0274 (COD)

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY
zmieniające rozporządzenie (WE) nr 881/2004 ustanawiające Europejską Agencję
Kolejową

„Tekst mający znaczenie dla EOG”

(przedstawiona przez Komisję)

UZASADNIENIE

1) KONTEKST WNIOSKU

- **Podstawa i cele wniosku**

Krajowe procedury homologacji lokomotyw są uznawane w chwili obecnej za jedną z największych barier dla tworzenia nowych przedsiębiorstw kolejowych w dziedzinie przewozów towarowych, jak również za duży hamulec dla interoperacyjności europejskiego systemu kolejowego. Ponieważ żadne państwo członkowskie nie może samo decydować, że autoryzacja oddania do eksploatacji, którą wydaje, będzie ważna na terytorium pozostałych państw członkowskich, konieczna jest inicjatywa wspólnotowa zmierzająca do zharmonizowania i uproszczenia procedur krajowych oraz do coraz systematyczniejszego odwoływania się do zasady wzajemnego uznawania.

To rozszerzenie wymaga zmiany rozporządzenia (WE) nr 881/04 ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową (zwaną dalej „Agencją”), jak i dyrektyw w sprawie interoperacyjności (96/48/WE, 2001/16/WE, 2004/50/WE) i bezpieczeństwa kolei (2004/49/WE).

- **Kontekst ogólny**

Niniejszy wniosek wchodzi w skład szerszej inicjatywy mającej na celu wprowadzenie ulepszeń do części technicznej przepisów kolejowych, a mianowicie dyrektyw w sprawie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei oraz rozporządzenia ustanawiającego Agencję.

Po pierwsze, jeden z kluczowych problemów, który należy rozwiązać w celu ułatwienia swobodnego poruszania się pociągów dotyczy procedury homologacji lokomotyw. Według producentów i przedsiębiorstw kolejowych procedury te są często bardzo długie i kosztowne, a niektóre wymagania ze strony właściwych organów są nawet mało uzasadnione z czysto technicznego punktu widzenia.

Po drugie, w ramach programu upraszczania przepisów, Komisja podejmuje się skonsolidowania i połączenia dyrektyw w sprawie interoperacyjności.

Po trzecie, dzięki dziesięcioletniemu doświadczeniu we wdrażaniu dyrektyw w sprawie interoperacyjności, Komisja powinna zaproponować wiele ulepszeń w części technicznej przepisów.

Niniejszy wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia (WE) nr 881/2004 ustanawiającego Agencję powinien być czytany wraz z pokrewnymi wnioskami o połączenie/przekształcenie dyrektyw w sprawie interoperacyjności, oraz wnioskiem dotyczącym zmiany dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

- **Obowiązujące przepisy w dziedzinie, której dotyczy wniosek**

Procedura oddania do eksploatacji taboru kolejowego stanowi przedmiot art. 14 dyrektyw w sprawie interoperacyjności i art. 14 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei. Notyfikacja przepisów krajowych stanowi przedmiot art. 16 dyrektyw w sprawie interoperacyjności oraz art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei. Agencja podlega przepisom rozporządzenia, które ją ustanowiło i którego zmiany są proponowane.

- **Spójność z polityką i celami Unii w innych dziedzinach**

Dzięki tej inicjatywie transport kolejowy będzie bardziej konkurencyjny. Poprzez redukcję kosztów łańcucha transportu przyczynia się ona do zwiększenia konkurencyjności wszystkich gałęzi przemysłu Unii Europejskiej. Dynamiczny sektor kolejowy umacnia również pozycję europejskiego przemysłu kolejowego jako światowego lidera i pozwala zachować miejsca pracy. Bardziej konkurencyjny transport kolejowy jest także jednym z podstawowych zobowiązań Unii Europejskiej w dziedzinie zrównoważonego rozwoju i zapobieganiu zmianom klimatycznym.

Niniejsza inicjatywa wpisuje się więc w poprawioną strategię wzrostu i zatrudnienia.

2) KONSULTACJE Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENA WPŁYWU

- **Konsultacje z zainteresowanymi stronami**

Metody konsultacji, główne sektory objęte konsultacjami i ogólny profil respondentów

Inicjatywa ta powstała na zdecydowaną prośbę samych zainteresowanych stron. Pierwsze trudności pojawiły się w trakcie badania dotyczącego świadectw bezpieczeństwa, przeprowadzonego w 2004 r. W wyniku tego badania Komisja powołała grupę roboczą, która pod koniec 2005 r. przygotowała zalecenia. W kwietniu 2006 r. Komisja opracowała dokument konsultacyjny opisujący wiele wariantów i przedstawiła go podczas warsztatów wszystkim zainteresowanym stronom (władzom krajowym do spraw bezpieczeństwa kolei, przedstawicielom przemysłu, użytkownikom, zarządom infrastruktury, europejskim jednostkom normalizacyjnym itp.). Pisemne stanowiska wszystkich stron zostały zebrane i przeanalizowane w ramach oceny wpływu, opracowanej zgodnie z obowiązującymi normami.

Streszczenie odpowiedzi oraz sposób, w jaki były one uwzględniane

Ponieważ chodziło o inicjatywę zgłoszoną przez podmioty z sektora, wszystkie odpowiedzi były przychylne inicjatywie Komisji. Różniły się między sobą stanowiskiem wobec różnych wariantów. Ocena wpływu przedstawia szczegółowo różne warianty i stanowiska różnych podmiotów w stosunku do nich. Komisja wzięła pod uwagę różne opinie, aby opracować wniosek, który zawierałaby dwie części: z jednej strony rozpoczęcie prac, które mogą zostać podjęte natychmiastowo, bez czekania na zmiany ustawodawcze, z drugiej strony zmianę ustawodawstwa, aby zapewnić ramy prawne, które przyznają prawa i obowiązki obydwu stronom podczas procedury udzielania pozwoleń na oddanie do eksploatacji taboru kolejowego.

- **Gromadzenie i wykorzystanie wiedzy specjalistycznej**

Dziedziny naukowe / wiedzy specjalistycznej

Procedury krajowe homologacji taboru kolejowego, krajowe przepisy techniczne i/lub bezpieczeństwa, koszty i terminy związane z tymi procedurami itp.

Użyta metodologia

Wykorzystano przewodnik Komisji SEC(2005)791 z dnia 15 czerwca 2005 r. i jego aktualizację z 2006 r..

Główne organizacje / najważniejsi eksperci, z którymi przeprowadzono konsultacje

Wykorzystano ekspertyzę Europejskiej Agencji Kolejowej, aby ocenić różne stanowiska zainteresowanych stron z sektora i ocenić wpływ różnych wariantów.

Synteza otrzymanych i wykorzystanych opinii

Istnienie potencjalnie dużych zagrożeń o nieodwracalnych skutkach nie zostało wymienione.

Należy odnieść się do oceny wpływu.

Wykorzystane środki, aby podać wyniki ekspertyzy do wiadomości publicznej

Ocena wpływu została opublikowana w Internecie.

- **Ocena wpływu**

Scenariusz referencyjny: ograniczyć się do stosowania istniejących przepisów i interwencji jedynie w przypadku skargi.

Warianty nieregulacyjne: opublikować zalecenia grupy roboczej w sprawie wzajemnej akceptacji istniejącego taboru i wnioskować do państw członkowskich o ich stosowanie, zwrócić się do Agencji o sklasyfikowanie przepisów krajowych i zidentyfikowanie przepisów równoważnych, o zapewnienie roli konsultacyjnej lub apelacyjnej w krajowych procedurach oddania do eksploatacji, przyspieszyć rozwój i przegląd standardów europejskich, sprawdzić prawidłowe stosowanie zasady wzajemnego uznania i, jeśli to konieczne, wszcząć postępowanie w sprawie naruszenia przepisów.

Warianty regulacyjne: zmienić przepisy, aby znieść obowiązek uzyskiwania pozwolenia w każdym państwie członkowskim, wyjaśnić procedurę do stosowania w przypadku istniejącego taboru, pozwolić Agencji na wydawanie pozwoleń oddania do eksploatacji, pozwolić Agencji na pełnienie roli koordynującej, doradczej i/lub apelacyjną, pozwolić jednostkom właściwym do weryfikacji zgodności na wydawanie pozwoleń oddania do eksploatacji, pozwolić zarządzającym infrastrukturą na wydawanie pozwoleń oddania do eksploatacji.

Komisja przystąpiła do oceny wpływu zawartej w Programie legislacyjnym i

programie prac Komisji, z której sprawozdanie jest dostępne na stronie internetowej: http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html.

3) ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

- **Krótki opis proponowanych działań**

Proponowane rozwiązanie zakłada ustanowienie na poziomie wspólnotowym procedury składającej się z dwóch części.

Przede wszystkim, należy zwrócić się do Agencji o zebranie różnych procedur krajowych i obowiązujących przepisów technicznych, oraz sporządzić i zaktualizować listę wymagań, które mogą być sprawdzone tylko jeden raz. Jednocześnie w oczekiwaniu na zmianę prawodawstwa, wnioskuje się o to, aby państwa członkowskie stosowały na zasadzie dobrowolności zalecenia grupy roboczej, które Komisja już opublikowała.

Następnie, należy ustanowić obowiązek odwoływania się do zasady wzajemnego uznawania pozwoleń na oddanie do eksploatacji wydanych przez jedno z państw członkowskich. Według tej zasady tabor kolejowy, w stosunku do którego już raz wydano pozwolenie na oddanie do eksploatacji w jednym państwie członkowskim będzie ewentualnie musiał być poddany dodatkowej certyfikacji w innym państwie członkowskim tylko ze względu na krajowe wymagania dodatkowe, wynikające na przykład z charakterystyki lokalnej sieci. Jednakże należy jednocześnie uaktualnić rozporządzenie w sprawie Agencji w celu sprecyzowania nowych zadań, które zostaną jej powierzone.

- **Podstawa prawna**

Artykuł 71

- **Zasada pomocniczości**

Zasada pomocniczości ma zastosowanie jeśli wniosek nie dotyczy dziedziny podlegającej wyłącznej kompetencji Wspólnoty.

Cele wniosku nie mogą zostać zrealizowane w wystarczającym stopniu przez działania państw członkowskich z następujących powodów.

Niniejsza inicjatywa ma na celu rozwiązanie problemu taboru kolejowego, który został dopuszczony do eksploatacji w jednym państwie członkowskim, ale pozwolenie to nie jest automatycznie akceptowane przez inne państwo członkowskie. Problem ten posiada wymiar transgraniczny i nie może zostać rozwiązany w drodze inicjatywy krajowej, skoro żadne państwo członkowskie nie jest w stanie wydać pozwolenia na oddanie do eksploatacji taboru na terytorium innego państwa członkowskiego.

Cele wniosku mogą zostać lepiej zrealizowane przez działanie Wspólnoty z następujących względów.

Zasada terytorialności wydawania pozwoleń na oddanie do eksploatacji jest zawarta w dyrektywach w sprawie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, żadne działanie jedynie na poziomie krajowym nie będzie w stanie zrealizować celu zakładanego przez niniejszy wniosek. Krajowe władze do spraw bezpieczeństwa zgromadziły się wokół sieci, której główną siłą napędową jest Agencja; Agencja jest więc najodpowiedniejszym organem wspólnotowym do opracowania działań proponowanych przez niniejszy wniosek.

Opracowanie tabeli korelacji zawierającej przepisy krajowe, jej przyjęcie przez Komisję i przyszłe decyzje Komisji ustanawiające równoważność niektórych przepisów krajowych stanowią najbardziej znaczące wskaźniki realizacji celów zakładanych przez niniejszy wniosek.

Zmiana art. 14 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei pozwala określić część dotyczącą wydawania pozwoleń, które powinny być wzajemnie uznawane oraz tę ściśle związaną z kompatybilnością danego pojazdu z daną infrastrukturą. Wariant polegający na scentralizowaniu decyzji o wydaniu pozwolenia na oddanie do eksploatacji, która byłaby podejmowana przez Agencję, nie został przyjęty, co oznacza, że wniosek ograniczył się do tego, czego państwa członkowskie nie mogą zrealizować przez inicjatywy krajowe.

Wniosek jest zatem zgodny z zasadą pomocniczości.

- **Zasada proporcjonalności**

Wniosek jest zgodny z zasadą proporcjonalności z następujących względów.

Wniosek stanowi część pakietu zawierającego:

- komunikat,
- wniosek w sprawie zmiany rozporządzenia ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową (WE 881/2004),
- wniosek dotyczący połączenia/przekształcenia dyrektyw w sprawie interoperacyjności (96/48/WE i 2001/16/WE),
- wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei (2004/49/WE).

Wnioski zostały zredagowane z zamiarem zminimalizowania koniecznych zmian.

Niniejszy wniosek ma bliski zeru wpływ na budżet Komisji. W przypadku Agencji wynosi on poniżej 2,2 mln euro przez pierwszych pięć lat i następnie spada do mniej niż 0,5 mln euro. Dla właściwych władz i dla przemysłu przewidziane są jedynie zyski, ponieważ głównym celem jest uproszczenie procedury wydawania pozwoleń na oddanie do eksploatacji poprzez zniesienie zbędnych weryfikacji i zmniejszenie liczby przepisów.

- **Wybór instrumentów**

Proponowany instrument: rozporządzenie.

Inne instrumenty nie byłyby odpowiednie z następujących powodów:

Chodzi o zmianę rozporządzenia.

4) WPLYW NA BUDŻET

Dla Agencji, wynosi on poniżej 2,2 mln euro w ciągu pierwszych pięciu lat, później spada poniżej 0,5 mln euro (patrz załączone sprawozdanie finansowe).

5) INFORMACJE DODATKOWE

- **Uproszczenie**

Wniosek wprowadza uproszczenie procedur administracyjnych stosowanych do jednostek organizacyjnych i osób prywatnych.

Tabor kolejowy, na który już raz wydano pozwolenie na oddanie do eksploatacji w jednym państwie członkowskim będzie ewentualnie musiał być poddany dodatkowej certyfikacji w innym państwie członkowskim tylko ze względu na krajowe wymagania dodatkowe wynikające na przykład z charakterystyki lokalnej sieci.

Wniosek zostaje zawarty w Programie legislacyjnym i prac Komisji pod numerem referencyjnym 2006/TREN/005.

- **Europejski Obszar Gospodarczy**

Projekt aktu podlega dziedzinie objętej porozumieniem EOG, ma więc miejsce rozszerzenie go na Europejski Obszar Gospodarczy.

Szczegółowe wyjaśnienie propozycji, rozdziałami lub artykułami

Certyfikacja istniejącego taboru kolejowego (nowy artykuł 8a)

Agencja została powołana do ułatwienia procedury certyfikacji istniejącego taboru kolejowego poprzez opracowanie narzędzia referencyjnego pozwalającego na sporządzenie, dla każdego sprawdzanego parametru, odpowiednika stosowanych przepisów krajowych i dostarczającego jednorazowych opinii technicznych w ramach konkretnych projektów.

Przepisy krajowe (art. 11)

Przepisy krajowe są notyfikowane w ramach dyrektyw w sprawie interoperacyjności kolei i dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei. Należy je porównać, sklasyfikować w dwóch zbiorach przepisów i przedstawić w spójny sposób na stronie internetowej Agencji.

Jednostki notyfikowane (art. 13)

Badanie przeprowadzone przez Komisję wykazało, że kryteria jakich w celu notyfikacji jednostek odpowiedzialnych za procedury weryfikacji mają przestrzegać państwa członkowskie mogą być interpretowane bardzo szeroko. Ważna jest ocena oddziaływania takich rozbieżności w interpretacji i sprawdzenie czy takie rozbieżności nie stanowią trudności na płaszczyźnie wzajemnego uznania certyfikatów zgodności i deklaracji weryfikacji „WE”.

Ocena charakteru interoperacyjnego projektów korzystających z finansowania wspólnotowego (art. 15)

Zostało ustalone, że Agencja będzie oceniać, na wniosek Komisji, niektóre wnioski o dofinansowanie wspólnotowe w dziedzinie projektów infrastruktury, w celu sprawdzenia ich „interoperacyjnego” charakteru. Należy również pamiętać o tym, żeby Agencja mogła oceniać także wnioski o dofinansowanie taboru, co umożliwi jej wypowiedzanie się na temat spójności systemu.

Relacje między przedsiębiorstwami kolejowymi i posiadaczami wagonów (nowy art. 16a)

Wejście w życie nowej konwencji COTIF 1999 wprowadziło nowe przepisy w zakresie umów korzystania z pojazdów i, w związku z tym, wygaśnięcie poprzedniej umowy RIV pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi. W nowym układzie posiadacz wagonów nie ma już obowiązku rejestrowania swoich wagonów w przedsiębiorstwie kolejowym. Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei powinna zostać zmieniona w celu zdefiniowania pojęcia posiadacza oraz sprecyzowania relacji pomiędzy posiadaczami i przedsiębiorstwami kolejowymi, szczególnie w dziedzinie utrzymania. Agencja powinna ocenić tę relację, a tam gdzie to stosowne, przedstawić rekomendacje Komisji.

Certyfikacja personelu prowadzącego pociągi i lokomotywy (art.17)

W następstwie przyjęcia trzeciego pakietu kolejowego, należy odnieść się do dyrektywy w sprawie certyfikacji personelu pociągów odpowiedzialnego za bezpieczeństwo, która zawiera zadania do wykonania przez Agencję, począwszy od opracowania modeli licencji i dodatkowych zaświadczeń aż do badania dotyczącego wykorzystania kart z mikroprocesorem.

Zadania Agencji w dziedzinie ERTMS (nowy art. 21a)

Opracowaniu i wdrażaniu systemu ERTMS towarzyszyło, od przyjęcia drugiego pakietu kolejowego, wiele inicjatyw, takich jak podpisanie protokołu porozumienia między Komisją i różnymi podmiotami z sektora; powołanie komitetu wykonawczego

do wdrożenia tego porozumienia o współpracy; przyjęcie, przez Komisję, komunikatu na temat wdrożenia ERTMS¹; wyznaczenie europejskiego koordynatora² projektu ERTMS, priorytetowego projektu o znaczeniu wspólnotowym; określenie zakresu kompetencji Agencji w ramach różnych rocznych programów prac; przyjęcie TSI nadzoru i prowadzenia pociągu oraz sygnalizacji w dziedzinie kolei konwencjonalnych³. Biorąc pod uwagę rosnące znaczenie udziału Agencji w tej dziedzinie, należy sprecyzować jej zadania w niniejszym rozporządzeniu.

Jednorazowe zadania (nowy art. 21b)

Agencja dysponuje w chwili obecnej dużą liczbą wykwalifikowanych ekspertów w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa europejskiego systemu kolejowego. Agencja powinna być upoważniona do wykonywania jednorazowych zadań na wniosek Komisji, nawet jeśli takie zadanie nie zostało wyraźnie przewidziane w rozporządzeniu ustanawiającym Agencję lub w jej rocznym programie prac. To upoważnienie byłoby jednak uzależnione od kompatybilności jednorazowego zadania z misją Agencji, od dyspozycyjności budżetowej i przestrzegania pozostałych priorytetów Agencji.

Data przyjęcia programu prac (art.25 ust. 2)

Należy zmienić datę przyjęcia rocznego programu prac w celu umożliwienia lepszej synchronizacji z procedurą uchwalania budżetu.

Informacja o wynikach prac Agencji (art. 25 ust. 3)

Podczas opracowywania programu prac należałoby zidentyfikować oczekiwany wynik każdego działania, jak również jego adresata. Należałoby także poinformować Komisję o wynikach technicznych każdego działania; informacja ta wykracza poza sprawozdanie ogólne przedkładane we wszystkich instytucjach.

Skład Rady Administracyjnej (art. 26 ust. 1)

Z powodów praktycznych należałoby wyznaczyć zastępcę również w przypadku obserwatorów.

¹ Dz.U.
² Dz.U.
³ Dz.U.

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 881/2004 ustanawiające Europejską Agencję Kolejową

„Tekst mający znaczenie dla EOG”

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, a w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji⁴,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego⁵,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego⁶,

uwzględniając opinię Komitetu Regionów⁷,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady⁸ ustanowiło Europejską Agencję Kolejową, która na płaszczyźnie technicznej powinna przyczynić się do utworzenia europejskiego obszaru kolejowego bez granic. W związku ze zmianami, które nastąpiły w prawodawstwie wspólnotowym w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, zmianami na rynku i doświadczeniami zdobytymi w trakcie działalności Agencji oraz w trakcie kontaktów między Agencją a Komisją, należy zmienić rozporządzenie (WE) nr 881/2004, a w szczególności dodać niektóre zadania.
- (2) Artykuł 14 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych⁹ ustanowił wspólną procedurę dopuszczania do eksploatacji użytkowanego taboru kolejowego. W duchu zasady wzajemnego uznawania należy ułatwić otrzymywanie pozwoleń na dopuszczenie do eksploatacji w państwie członkowskim innym niż to, które wydało pierwsze pozwolenie jednocześnie ograniczając ilość elementów, które właściwy organ może sprawdzać. W tym celu należy sklasyfikować wszystkie przepisy

⁴ Dz.U. C z , str..

⁵ Dz.U. C z , str..

⁶ Dz.U. C z , str..

⁷ Dz.U. C z , str..

⁸ Dz.U. L z 30.4. 2004. Sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 3.

⁹ Dz.U. L z 30.4. 2004. Sprostowanie w Dz.U. L 220 z 21.6.2004, str. 16.

techniczne i dotyczące bezpieczeństwa obowiązujące w każdym państwie członkowskim w trzech grupach i przedstawić wyniki tej klasyfikacji w dokumencie referencyjnym. Agencja ma zatem za zadanie ułatwienie tej klasyfikacji poprzez opracowanie dla każdego sprawdzanego parametru odpowiednika w stosowanych przepisach krajowych i poprzez dostarczenie jednorazowych opinii technicznych w ramach konkretnych projektów.

- (3) Krajowe przepisy są zgłaszane Komisji w ramach dyrektywy .../.../WE (*) [dyrektywa w sprawie interoperacyjności *systemu kolei*] i dyrektywy 2004/49/WE. Granica między dwoma zbiorami przepisów jest jasna, ponieważ przepisy bezpieczeństwa dotyczą częściowo podsystemów, które także stanowią przedmiot przepisów w dziedzinie interoperacyjności. Należy je porównać i sklasyfikować w dwóch zbiorach przepisów oraz przedstawić w spójny sposób na stronie internetowej Agencji.
- (4) Zgodnie z art. 13 rozporządzenia (WE) nr 881/2004, Agencja może przeprowadzić nadzór nad jakością pracy jednostek notyfikowanych przez państwa członkowskie. Badanie zrealizowane przez Komisję wykazało jednak, że kryteria których należy przestrzegać przy notyfikacji tych jednostek mogą być interpretowane bardzo szeroko. Bez uszczerbku dla odpowiedzialności państw członkowskich w wyborze jednostek do notyfikacji i kontroli przez nie wykonywanych w celu sprawdzenia przestrzegania tych kryteriów, ważna jest ocena oddziaływania takich rozbieżności w interpretacji i sprawdzenie czy nie stwarzają one trudności na poziomie wzajemnego uznania certyfikatów zgodności i deklaracji weryfikacji „WE”. Należy zatem przewidzieć możliwość pełnienia przez Agencję roli koordynatora w tej dziedzinie, na przykład poprzez realizowanie zadania zbierania informacji.
- (5) Artykuł 15 rozporządzenia (WE) nr 881/2004 przewiduje, że na wniosek Komisji Agencja dokonuje analizy, pod kątem interoperacyjności, każdego projektu infrastrukturalnego związanego ze współfinansowaniem wspólnotowym. Należy rozszerzyć koncepcję „projektu infrastruktury”, aby móc ocenić także spójność systemu, jak na przykład w przypadku projektów wdrażania systemu ERTMS.
- (6) W związku z rozwojem sytuacji na arenie międzynarodowej, a w szczególności wejściem w życie nowej Konwencji COTIF 1999, należy poprosić Agencję o dokonanie oceny relacji między przedsiębiorstwami kolejowymi a firmami eksploatującymi tabor kolejowy, w szczególności w dziedzinie utrzymania i przygotować zalecenia. Zadanie to polega na przedłużeniu prac w zakresie certyfikacji warsztatów naprawczych.
- (7) W związku z przyjęciem trzeciego pakietu kolejowego¹⁰, należy odnieść się do dyrektywy .../.../WE (*) [dyrektywa w sprawie certyfikacji personelu pociągów odpowiedzialnego za bezpieczeństwo], która przewiduje szereg zadań do wykonania przez Agencję.

¹⁰ Dz.U.

- (8) Opracowaniu i wdrażaniu systemu ERTMS towarzyszyło, od przyjęcia drugiego pakietu kolejowego, wiele inicjatyw, takich jak podpisanie porozumienia o współpracy między Komisją i różnymi podmiotami z sektora; powołanie komitetu wykonawczego do wdrożenia tego porozumienia; przyjęcie, przez Komisję, komunikatu na temat wdrożenia ERTMS¹¹; wyznaczenie decyzją...¹² europejskiego koordynatora projektu ERTMS, priorytetowego projektu o znaczeniu wspólnotowym; określenie uprawnień systemu Agencji w ramach różnych rocznych programów prac; przyjęcie TSI nadzoru i prowadzenia pociągu oraz sygnalizacji w dziedzinie kolei konwencjonalnych¹³. Biorąc pod uwagę rosnące znaczenie udziału Agencji w tej dziedzinie, należy określić jej zadania.
- (9) Agencja dysponuje w chwili obecnej dużą liczbą wykwalifikowanych ekspertów w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa europejskiego systemu kolejowego. Agencja powinna zatem być upoważniona do wykonywania jednorazowych zadań na wnioski Komisji, pod warunkiem, że będą one zgodne z misją Agencji, dyspozycyjnością budżetową i pozostałymi priorytetami Agencji.
- (10) Należy zmienić datę przyjęcia rocznego programu prac Agencji w celu umożliwienia lepszej synchronizacji z procedurą uchwalania budżetu.
- (11) Podczas opracowywania programu prac Agencji należy określić cel każdego działania, jak również jego adresata. Należałoby także poinformować Komisję o wynikach technicznych każdego działania; informacja ta wykracza poza sprawozdanie ogólne przedkładane wszystkim instytucjom.
- (12) Ponieważ zasadniczy cel zamierzonego działania, a mianowicie w głównej mierze rozszerzenie zadań Agencji w celu uwzględnienia jej uczestnictwa w upraszczaniu wspólnotowej procedury certyfikacji taboru kolejowego, nie może zostać w wystarczającym stopniu zrealizowany przez państwa członkowskie, ale może być, z racji rozmiarów działania, lepiej zrealizowany na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może podjąć działania, zgodnie z zasadą pomocniczości, ustanowioną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, ujętą w tym samym artykule, niniejsza dyrektywa nie wychodzi poza zakres niezbędny do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 881/2004 wprowadza się następujące zmiany:

- (1) Dodaje się artykuł 8a w brzmieniu:

¹¹ Dz.U.....
¹² Dz.U.....
¹³ Dz.U.

Klasyfikacja przepisów krajowych

Agencja ułatwia dopuszczenie taboru kolejowego oddanego do eksploatacji w jednym państwie członkowskim przez pozostałe państwa członkowskie, zgodnie z procedurami przewidzianymi w ust. 2-5.

Agencja stopniowo opracowuje dokument referencyjny pozwalający na ustalenie zgodności wszystkich przepisów krajowych stosowanych przez państwa członkowskie w zakresie oddawania do eksploatacji taboru kolejowego. Ten dokument zawiera, dla każdego z parametrów wymienionych w załączniku VI do dyrektywy 2004/49/WE, przepisy krajowe każdego państwa członkowskiego, jak i grupę, w powyższym załączniku, w którym przepisy te zostały zawarte. Wspomniane przepisy obejmują przepisy notyfikowane w ramach art. 16 ust. 3 dyrektywy .../../WE (*) [*dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolejowego*], w wyniku przyjęcia TSI (przypadki specjalne, punkty otwarte, uchylenia) oraz w ramach art. 8 dyrektywy 2004/49/WE.

Opierając się na współpracy krajowych władz do spraw bezpieczeństwa, ustanowionej na mocy art. 6 ust. 5, oraz w celu stopniowego zmniejszania liczby przepisów z grupy B, Agencja systematycznie aktualizuje dokument referencyjny i przekazuje go Komisji. Pierwsza wersja dokumentu zostaje przekazana Komisji najpóźniej rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia.

Władze krajowe do spraw bezpieczeństwa mogą zwrócić się do Agencji, w ramach nadania biegu wnioskowi o dopuszczenie do oddania do eksploatacji taboru kolejowego, a Komisja może poprosić o wydanie opinii technicznej na temat:

- (a) równoważności przepisów technicznych dla jednego lub kilku parametrów;
- (b) wniosku o dodatkową informację, analizę ryzyka lub test i/lub wynik takiego wniosku;
- (c) uzasadnienia odmowy pozwolenia.

Dz.U..."

(2) W art. 11 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Agencja określa, w porozumieniu z państwami członkowskimi i Komisją, praktyczny tryb komunikowania dokumentów wymienionych w ust. 1.”

Artykuł 13 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 13

Jednostki notyfikowane

Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich w stosunku do wyznaczonych przez nie jednostek notyfikowanych, Agencja może, na wniosek Komisji, sprawdzić, czy kryteria notyfikacji tych jednostek, wymienione w załączniku VII do dyrektyw w sprawie interoperacyjności, są przestrzegane i ocenić jakość prac tych jednostek. W stosownych sytuacjach Agencja przedłoży opinię Komisji.”

- (3) Artykuł 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Interoperacyjność systemu kolejowego

Na wniosek Komisji, Agencja analizuje, pod kątem interoperacyjności, każdy projekt odnawiania, zagospodarowania lub budowy dotyczący systemu kolejowego, który ubiega się o współfinansowanie wspólnotowe. Agencja wydaje opinię na temat zgodności projektu z właściwymi TSI w terminie uzgodnionym z Komisją, w zależności od znaczenia projektu i dostępnych zasobów. W opinii bierze się w pełni pod uwagę uchylecia przewidziane w art. 7 dyrektywy 96/48/WE i art. 7 dyrektywy 2001/16/WE.”

- (4) Dodaje się artykuł 16a w brzmieniu:

„Artykuł 16a

Relacja między posiadaczami wagonów a przedsiębiorstwami kolejowymi

W ciągu roku od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Agencja oceni relacje pomiędzy posiadaczami wagonów i przedsiębiorstwami kolejowymi w zakresie utrzymania, zgodnie z art. 14a dyrektywy 2004/49/WE. W tym samym terminie Agencja przedłoży Komisji sprawozdanie, w którym przedstawi, jeśli to konieczne, zalecenia w celu wprowadzenia dobrowolnego lub obowiązkowego systemu certyfikacji posiadaczy wagonów.

Ocena Agencji obejmuje zwłaszcza poniższe aspekty:

- zdolność posiadacza, z punktu widzenia organizacyjnego, personelu i sprzętu, do zapewnienia utrzymania typów wagonów, którymi zarządza;
- posiadanie informacji niezbędnych do zamierzonych działań konserwacyjnych (zwłaszcza dokumentacji i planów konserwacji);
- posiadanie narzędzi niezbędnych do badania i nadzorowania stanu wagonów.”

Artykuł 17 otrzymuje brzmienie:

- (a) Tytuł i ust. 1 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 17

– „Certyfikacja personelu pociągów i kompetencje zawodowe”

(b) Ustęp 1 otrzymuje brzmienie:

– „1. Agencja przedstawia zalecenia dotyczące określenia wspólnych kryteriów do definiowania kompetencji zawodowych i oceny personelu uczestniczącego w eksploatacji i konserwacji systemu kolejowego. Jednocześnie, Agencja uwzględnia kryteria i priorytety dyrektywy .../.../WE [dyrektywa w sprawie certyfikacji personelu pociągów]¹⁴. Agencja konsultuje się z przedstawicielami partnerów społecznych w trybie przewidzianym w art. 4.”

(c) Dodaje się ustęp 4 w brzmieniu:

„4. Agencja uczestniczy we wdrażaniu dyrektywy .../.../WE [dyrektywa w sprawie certyfikacji personelu pociągów], wypełniając wszystkie zadania, jakie zostały jej powierzone na mocy tej dyrektywy.”

Artykuł 18 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 18

Rejestracja taboru kolejowego

Agencja opracowuje i rekomenduje Komisji jednolity formularz wniosku o rejestrację, a także wspólne specyfikacje krajowego rejestru pojazdów zgodnie z art. 14 dyrektywy .../.../WE [dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolejowego].”

(5) Artykuł 19 otrzymuje brzmienie.

(a) Do ustępu 1 dodaje się literę e) w brzmieniu:

„e) przepisy techniczne notyfikowane przez państwa członkowskie w ramach art. 16 ust. 3 i 17 ust. 2 dyrektywy .../.../WE [dyrektywa w sprawie interoperacyjności systemu kolejowego].”

(b) Dodaje się ustęp w brzmieniu:

„5. Bazy danych opracowane w ramach niniejszego artykułu i art. 11 są opracowywane w spójności, szczególnie z przepisami krajowymi.”

(6) Rozdział 4 otrzymuje brzmienie.

(a) Tytuł rozdziału 4 otrzymuje brzmienie:

„INNE ZADANIA”

(7) Dodaje się art. 21a i 21b w brzmieniu:

¹⁴ Sprawdzić tytuł i odesłanie po przyjęciu trzeciego pakietu kolejowego.

„Artykuł 21a

ERTMS

- 1. Agencja pełni rolę organu właściwego dla systemu w ramach opracowania i wdrażania europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym, zwanego «ERTMS». W tym celu realizuje ona zadania opisane w ust. 2-5.
- 2. Agencja wprowadza procedurę zarządzania wnioskami zmian specyfikacji systemu ERTMS.
- 3. Agencja wspiera prace Komisji w zakresie migracji do ERTMS i koordynacji prac instalacyjnych ERTMS wzdłuż transeuropejskich korytarzy transportowych.
- 4. Agencja nadzoruje, przy współpracy z notyfikowanymi jednostkami i krajowymi władzami do spraw bezpieczeństwa, zastosowanie procedur weryfikacyjnych «WE» i oddawnie do eksploatacji w ramach określonych projektów, w szczególności w celu oceny kompatybilności technicznej między infrastrukturą a taborem wyposażonymi przez różnych producentów. W stosownych sytuacjach Agencja zaleca Komisji odpowiednie działania.
- 5. Agencja opracowuje strategię zarządzania różnymi wersjami ERTMS w celu zapewnienia kompatybilności technicznej i operacyjnej między infrastrukturą a taborem kolejowym wyposażonymi w różne wersje.

Artykuł 21b

Inne zadania

Agencja wykonuje, w porozumieniu z Komisją lub na jej wniosek, wszelkie jednorazowe zadania, które przyczyniają się do realizacji celów opisanych w art. 1b, nawet jeśli to zadanie nie zostało wyraźnie przewidziane w niniejszym rozporządzeniu lub w programie prac przewidzianym w art. 25 ust. 2 lit. c).”

(8) Artykuł 25 otrzymuje brzmienie:

(a) W ust. 2 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) przyjmuje, do dnia 30 listopada każdego roku, po wzięciu pod uwagę stanowiska Komisji, program prac Agencji na rok następny i przedkłada go państwom członkowskim, w Parlamencie Europejskim, w Radzie i w Komisji. Program prac zostaje przyjęty bez uszczerbku dla corocznej procedury uchwalania budżetu Wspólnoty. Jeżeli Komisja, w ciągu 15 dni od daty przyjęcia programu prac, wyrazi swoją dezaprobatę w stosunku do programu, Rada Administracyjna ponownie analizuje program i przyjmuje go w ciągu dwóch miesięcy, po ewentualnych poprawkach, w drugim czytaniu bądź większością dwóch trzecich głosów, w tym przedstawiciele Komisji, bądź jednogłośnie przez przedstawiciele państw członkowskich;”

(b) Dodaje się ustęp 3 w brzmieniu:

„3. Program prac Agencji określa, dla każdego rodzaju działalności, realizowane cele. Ogólnie, każdy rodzaj działalności/lub każdy wynik są przedmiotem sprawozdania przedkładanego Komisji.”

(9) W art. 26 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Rada Administracyjna składa się z jednego przedstawiciela każdego państwa członkowskiego i czterech przedstawicieli Komisji oraz sześciu przedstawicieli nieposiadających prawa głosu, reprezentujących na poziomie europejskim następujące grupy:

- przedsiębiorstwa kolejowe,
- zarządcy infrastruktury,
- przemysł kolejowy,
- związki zawodowe,
- pasażerowie,
- klienci przewozów towarowych.

Dla każdej z tych grup Komisja powołuje przedstawiciela i jego zastępcę na podstawie listy czterech nazwisk przedłożonej przez poszczególne organizacje europejskie.

Członkowie Rady Administracyjnej, jak również ich zastępcy, są powoływani na podstawie odpowiedniego doświadczenia i wiedzy.”

(10) W art. 36 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Agencja pozostaje otwarta na uczestnictwo krajów europejskich i krajów objętych Europejską Polityką Sąsiedztwa¹⁵, które zawarły ze Wspólnotą Europejską porozumienia przewidujące przyjęcie i zastosowanie przez te kraje prawa wspólnotowego w dziedzinie objętej przez niniejsze rozporządzenie.”

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

¹⁵ Należy odnieść się do komunikatu Komisji COM(2004) 373 wersja ostateczna z12.5.2004

Sporządzono w Brukseli, dnia

*W imieniu Rady
Przewodniczący*

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. TYTUŁ WNIOSKU:

Wniosek dotyczący zmiany rozporządzenia nr 881/2004 ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową

Wniosek ten stanowi część pakietu obejmującego między innymi:

- komunikat,
- wniosek dotyczący połączenia/przekształcenia prawnego dyrektyw w sprawie interoperacyjności systemu kolei (dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE),
- wniosek dotyczący zmiany dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei (2004/49/WE),
- streszczenie sprawozdania z oceny wpływu.

2. STRUKTURA ABM/ABB (ZARZĄDZANIE/STRUKTURA BUDŻETU WEDŁUG DZIAŁANIA)

Tytuł 06: Energia i transport

Rozdział budżetu 06 02: Transport śródlądowy, lotniczy i morski

3. POZYCJE W BUDŻECIE

3.1. Pozycje w budżecie (pozycje operacyjne i powiązane pozycje pomocy technicznej i administracyjnej (dawniej pozycje BA)), wraz z treścią:

Pozycja w budżecie 06 02 08 01 – Europejska Agencja Kolejowa – subwencja w ramach tytułów I i II (wydatki administracyjne)

Pozycja w budżecie 06 02 08 01 – Europejska Agencja Kolejowa – subwencja w ramach tytułu III (wydatki operacyjne)

3.2. Czas trwania działania i wpływu finansowego:

Cześć zadań ma charakter ciągły, zatem czas ich trwania jest nieokreślony.

3.3. Informacje budżetowe:

Pozycja w budżecie	Rodzaj wydatków		Nowe	Wkład EFTA	Wkład krajów ubiegających się o członkostwo	Dział w perspektywie finansowej
06.020801	Nieobowiązkowe	CD ¹⁶	NIE	TAK	NIE	Nr 3. Polityka wewnętrzna (2000–2006) / nr 1. Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia (2007–2013)
06.020802	Nieobowiązkowe	CD	NIE	TAK	NIE	Nr 3. Polityka wewnętrzna (2000–2006) / nr 1. Konkurencyjność na rzecz wzrostu gospodarczego i zatrudnienia (2007–2013)

4. ZESTAWIENIE ZASOBÓW

4.1. Zasoby finansowe

4.1.1.

Zestawienie środków na zobowiązania (CA) i środków na płatności (PA)

mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Rodzaj wydatków	Sekcja nr		Rok ¹⁷	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 i później	Razem
-----------------	-----------	--	-------------------	-----	-----	-----	-----	---------------	-------

Wydatki operacyjne¹⁸

Środki na zobowiązania (CA)	8.1.	a	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	Nie dotyczy
Środki na płatności (PA)		b	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	Nie dotyczy

¹⁶ Środki różnicowane

¹⁷ Rok *n* jest pierwszym rokiem wdrażania zmian wynikających z niniejszej oceny skutków finansowych regulacji, tzn. pierwszym rokiem po ich przyjęciu przez oba organy władzy budżetowej.

¹⁸ Wydatki niewchodzące w zakres rozdziału XX 01 w tytule XX.

Wydatki administracyjne w ramach kwoty referencyjnej¹⁹

Pomoc techniczna i administracyjna (NDA)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

KWOTA REFERENCYJNA OGÓŁEM

Środki na zobowiązania		a+c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	Nie dotyczy
Środki na płatności		b+c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	Nie dotyczy

Wydatki administracyjne nieuwzględnione w kwocie referencyjnej²⁰

Wydatki na zasoby ludzkie i powiązane wydatki (NDA)	8.2.5.	d							Nie dotyczy
Wydatki administracyjne, inne niż koszty zasobów ludzkich i powiązane koszty, nieuwzględnione w kwocie referencyjnej (NDA)	8.2.6.	e							

Indykatoryjne koszty finansowe działania ogółem

OGÓŁEM CA, w tym koszty zasobów ludzkich		a+c +d +e	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	Nie dotyczy
OGÓŁEM PA, w tym koszty zasobów ludzkich		b+c +d +e	1.685	2.185	1.685	1.685	1.685	0.48	Nie dotyczy

Szczegółowe informacje dotyczące współfinansowania

Jeżeli wniosek przewiduje współfinansowanie przez państwa członkowskie lub inne organy (należy określić jakie), w poniższej tabeli należy przedstawić szacowany poziom współfinansowania (można dodać kolejne rubryki, jeżeli współfinansowanie mają zapewniać różne organy):

mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Organ współfinansujący		Rok n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 i później	Razem
.....	f							
OGÓŁEM CA, w tym współfinansowanie	a+c+ d+e+ f							

¹⁹ Wydatki w ramach art. XX 01 04 w tytule XX.

²⁰ Wydatki w ramach rozdziału XX 01 z wyłączeniem artykułu XX 01 04 lub XX 01 05.

4.1.2. *Zgodność z programowaniem finansowym*

- Wniosek jest zgodny z istniejącym programowaniem finansowym.
- Wniosek wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w perspektywie finansowej.
- Wniosek może wymagać zastosowania postanowień porozumienia międzyinstytucjonalnego²¹ (tzn. instrumentu elastyczności lub zmiany perspektywy finansowej).

4.1.3. *Wpływ finansowy na dochody*

- Wniosek nie ma wpływu finansowego na dochody.
- Wniosek ma następujący wpływ finansowy na dochody:

(mln EUR do jednego miejsca po przecinku)

Pozycja budżecia	w	Dochody	Przed rozpoczęciem działania [rok n-1]	Sytuacja po rozpoczęciu działania							
				[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²²		
		a) <i>Dochody w wartościach bezwzględnych</i>									
		b) <i>Zmiana dochodów</i>	Δ								

4.2. **Zasoby ludzkie w przeliczeniu na pełne etaty (w tym urzędnicy, pracownicy zatrudnieni na czas określony i personel zewnętrzny) – szczegółowe informacje w pkt 8.2.1.**

Potrzeby na dany rok	Rok n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 i później
Zasoby ludzkie ogółem						

Przyjęcie niniejszego wniosku legislacyjnego nie będzie miało żadnych konsekwencji dla pracowników Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu (DG TREN) nadzorujących działania Agencji.

²¹ Patrz pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

²² W razie potrzeby, tzn. gdy czas trwania działania przekracza 6 lat, należy wprowadzić dodatkowe kolumny.

5. OPIS I CELE

5.1. Potrzeba, która ma zostać zaspokojona w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Nowe zadania nakładane na Agencję są konieczne w perspektywie krótkoterminowej zarówno w dziedzinie wzajemnego uznawania lokomotyw, jak i certyfikacji maszynistów.

W zakresie wzajemnego uznawania lokomotyw od Agencji wymaga się uproszczenia procedury certyfikacji istniejącego taboru kolejowego poprzez opracowanie ram referencyjnych pozwalających ustalić zgodność obowiązujących przepisów krajowych z każdym sprawdzanym parametrem, a także poprzez dostarczanie szczegółowych opinii technicznych w ramach konkretnych projektów.

W następstwie przyjęcia trzeciego pakietu kolejowego²³ dyrektywa w sprawie certyfikacji personelu pociągów odpowiedzialnego za bezpieczeństwo²⁴ nakłada na Agencję kilka nowych zadań, m.in. opracowanie wzorów licencji i dodatkowych świadectw oraz przeprowadzenie badań w zakresie wykorzystania kart z mikroprocesorem.

5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Wspólnoty i spójność wniosku z innymi instrumentami finansowymi oraz możliwa synergia

Wysoka wartość dodana dzięki wykorzystaniu struktury i wykwalifikowanych pracowników, częściowo już dyspozycyjnych, jak również sprawdzonych już metod (np. wykorzystanie istniejącej już i operacyjnej sieci władz krajowych do spraw bezpieczeństwa).

5.3. Cele, spodziewane wyniki oraz wskaźniki związane z wnioskiem w kontekście ABM (zarządzania kosztami działań).

Cel operacyjny nr 1: wzajemne uznawanie lokomotyw (cel nadrzędny w ramach niniejszego pakietu):

- Cel: poszerzyć zbiór wzajemnie uznawanych przepisów krajowych.
- Wyniki: skrócenie procedur homologacji lokomotyw.
- Wskaźnik: liczba lokomotyw eksploatowanych poza krajem produkcji.

Cel operacyjny nr 2: certyfikacja maszynistów (trzeci pakiet kolejowy):

- Cel i wyniki: opracowanie wzorów licencji oraz specyfikacji dotyczących rejestrów.
- Wskaźnik: liczba maszynistów, którym wydano certyfikaty zgodnie z dyrektywą w sprawie certyfikacji personelu prowadzącego pociągi.

Cel operacyjny nr 3: zadania różne.

Patrz pkt 8.2.2.

²³ Dz.U. [...] z [...], str. [...].

²⁴ Dz. U. [...] z [...], str. [...]. + sprawdzić tytuł

5.4. Metoda realizacji (indykatoryjna)

X *Zarządzanie scentralizowane*

bezpośrednio przez Komisję

X pośrednio przez:

agencje wykonawcze

X ustanowione przez Wspólnotę organy określone w art. 185 rozporządzenia finansowego

krajowe organy sektora publicznego/organy pełniące misję służby publicznej

Zarządzanie dzielone lub zdecentralizowane

z państwami członkowskimi

z krajami trzecimi

Zarządzanie wspólne z organizacjami międzynarodowymi (należy wyszczególnić)

6. MONITOROWANIE I OCENA

6.1. System monitorowania

Każdego roku praca Europejskiej Agencji Kolejowej jest monitorowana i oceniana w rocznym sprawozdaniu ogólnym (za miniony rok) oraz w programie prac na rok następny. Oba dokumenty są przyjmowane przez zarząd Agencji i przesyłane do Parlamentu Europejskiego, Rady, Komisji, Trybunału Obrachunkowego oraz państw członkowskich.

6.2. Ocena

6.2.1. Ocena ex ante

W trakcie konsultacji poprzedzających przedstawienie wniosku legislacyjnego z przedstawicielami państw członkowskich oraz organizacji działających w omawianym sektorze przedyskutowano szereg opcji, które następnie oceniono. Zasięgnięto również opinii Agencji. Szczegółowe sprawozdanie z oceny wpływu jest dostępne na stronie internetowej Komisji, natomiast jego streszczenie załączono do niniejszego wniosku.

6.2.2. Działania podjęte w wyniku oceny pośredniej/ex post (wnioski wyciągnięte z podobnych doświadczeń w przeszłości)

We wrześniu 2006 r. przeprowadzono w Agencji audyt. W czasie redagowania niniejszego wniosku opracowywane są środki naprawcze.

6.2.3. *Warunki i częstotliwość przyszłych ocen*

Oprócz kontroli i audytu przewidzianych przez Europejski Urząd ds. Nadużyć Finansowych (OLAF) i Trybunał Obrachunkowy, art. 43 rozporządzenia ustanawiającego Agencję przewiduje przeprowadzenie przez Komisję oceny wyników, metod pracy itp. po pięciu latach od utworzenia Agencji, czyli mniej więcej w 2010 r.

7. ŚRODKI ZWALCZANIA NADUŻYĆ FINANSOWYCH

Dyrektor wykonawczy wykonuje budżet Agencji. Każdego roku dyrektor wykonawczy przesyła Komisji, zarządowi Agencji i Trybunałowi Obrachunkowemu szczegółowe sprawozdanie ze wszystkich dochodów i wydatków w poprzednim roku budżetowym. Ponadto w odniesieniu do ERA audytor wewnętrzny Komisji posiada te same uprawnienia, co w odniesieniu do departamentów Komisji, a Agencja dysponuje systemem audytu wewnętrznego podobnym do systemu Komisji.

Agencję obowiązują bez ograniczeń przepisy rozporządzenia (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącego dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz postanowienia porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącego prowadzenia dochodzeń wewnętrznych przez OLAF.

8. SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE ZASOBÓW

8.1. Cele wniosku z uwzględnieniem ich kosztu finansowego

Środki na zobowiązania w mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

(Należy wskazać cele, działania i realizacje)	Rodzaj realizacji	Średni koszt	Rok <i>n</i> ²⁵		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 i później		RAZEM	
			Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity	Liczba realizacji	Koszt całkowity
CEL OPERACYJNY nr 1 ²⁶ (wzajemne uznawanie taboru kolejowego)																
RAZEM			1,18	1,68	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	0,185		
Tytuł I			0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,122		
Tytuł II			0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,013		
Tytuł III			0,64	1,14	0,64	1,14	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,05		
CEL OPERACYJNY nr 2 (certyfikacja)																

²⁵ Rok *n* jest pierwszym rokiem wdrażania zmian wynikających z niniejszej oceny skutków finansowych regulacji, tzn. pierwszym rokiem po ich przyjęciu przez oba organy władzy budżetowej.

²⁶ Zgodnie z opisem w części 5.3 i 8.2.2.

maszynistów)															
RAZEM															
				0,37		0,37		0,37		0,37		0,37		0,160	
Tytuł I															
				0,244		0,244		0,244		0,244		0,244		0,122	
Tytuł II															
				0,026		0,026		0,026		0,026		0,026		0,013	
Tytuł III															
				0,1		0,1		0,1		0,1		0,1		0,025	
CEL OPERACYJNY nr 3 (inne zadania)															
RAZEM															
				0,135		0,135		0,135		0,135		0,135		0,135	
Tytuł I															
				0,122		0,122		0,122		0,122		0,122		0,122	
Tytuł II															
				0,013		0,013		0,013		0,013		0,013		0,013	
Tytuł III															
KOSZT OGÓLEM				1,685		2,185		1,685		1,685		1,685		0,48	

8.2. Wydatki administracyjne

8.2.1.a. Liczba i rodzaj pracowników (DG TREN)

Rodzaj stanowiska		Personel, któremu powierzono zarządzanie działaniem przy użyciu istniejących i/lub dodatkowych zasobów (liczba stanowisk/pelnych etatów)					
		Rok <i>n</i>	Rok <i>n</i> +1	Rok <i>n</i> +2	Rok <i>n</i> +3	Rok <i>n</i> +4	Rok <i>n</i> +5
Urzędnicy lub pracownicy zatrudnieni na czas określony ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Pracownicy finansowani ²⁸ w ramach art. XX 01 02							
Inni pracownicy ²⁹ finansowani w ramach art. XX 01 04/05							
OGÓLEM							

Przyjęcie niniejszego wniosku legislacyjnego nie będzie miało żadnych konsekwencji dla pracowników DG TREN nadzorujących działania Agencji.

8.2.1.b. Liczba i rodzaj pracowników (ERA)

Do tabeli dotyczącej pracowników określonej w projekcie budżetu na 2007 r. należy dodać 7 stanowisk AD8 na lata od *n* do *n*+4 oraz jedno stanowisko AD8 na rok *n*+5 i lata kolejne. Uzasadnienie tych dodatkowych stanowisk zamieszczono poniżej.

8.2.2. Opis zadań związanych z działaniem

Uwaga: poniżej opisano zadania Agencji, a nie zadania DG TREN E2, która będzie nadzorować realizację tych zadań przez Agencję.

Cel operacyjny nr 1: wzajemne uznawanie taboru kolejowego

- opracowanie ram odniesienia obejmujących przepisy krajowe obowiązujące w zakresie taboru kolejowego;
- klasyfikacja i zestawienie tych przepisów;

²⁷ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

²⁸ Koszty te NIE są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

²⁹ Koszty te są uwzględnione w kwocie referencyjnej.

- koordynacja prac sieci władz krajowych celem zmniejszenia liczby przepisów krajowych;
- opublikowanie tabeli korelacji przepisów krajowych;
- przygotowanie opinii technicznej na wniosek Komisji i władz krajowych do spraw bezpieczeństwa;
- przygotowanie zalecenia pod kątem decyzji Komisji, których celem będzie obniżenie liczby przepisów krajowych i zwiększenie liczby wzajemnie uznawanych przepisów.

Realizacja tego celu będzie wymagać:

- zatrudnienia w ciągu pierwszych pięciu lat 4 dodatkowych ekspertów, następnie jednego eksperta rocznie. Pracownik na stanowisku A8 kosztuje średnio 0,122 mln EUR w ramach tytułu I i 0,013 mln EUR w ramach tytułu II.
- Ponadto na pierwsze pięć lat trzeba przewidzieć 100 000 EUR rocznie na grupę roboczą, natomiast w kolejnych latach – 50 000 EUR rocznie (tytuł III).
- W okresie następnych pięciu lat (tytuł III) należy także przewidzieć 540 000 EUR rocznie na tłumaczenie części przepisów krajowych.
- W drugim roku konieczne będzie opracowanie specjalistycznych materiałów i oprogramowania za 500 000 EUR (tytuł III).

Cel operacyjny nr 2: certyfikacja maszynistów (trzeci pakiet kolejowy)

- zalecenia dotyczące jednolitych wzorów licencji i dodatkowych świadectw;
- zalecenia dotyczące kodów wspólnotowych w różnych rodzajach licencji;
- projekt specyfikacji dotyczących rejestrów maszynistów;
- współpraca z właściwymi władzami w państwach członkowskich celem zapewnienia interoperacyjności rejestrów;
- sprawozdanie dotyczące innych pracowników realizujących zadania o znaczeniu strategicznym dla bezpieczeństwa;
- sprawozdanie z wdrożenia dyrektywy;
- sprawozdanie w sprawie wykorzystania kart z mikroprocesorem.

Realizacja tego celu będzie wymagać:

- zatrudnienia przez pierwsze pięć lat dwóch dodatkowych ekspertów, następnie jednego eksperta rocznie (tytuł I i II).
- Ponadto przez pierwsze pięć lat trzeba przewidzieć 100 000 EUR rocznie (50 000 EUR na grupę roboczą, 50 000 EUR na badania), następnie 25 000 EUR rocznie na grupę roboczą (tytuł III).

Cel operacyjny nr 3: inne zadania

- Zadania związane z ERTMS: organ właściwy w zakresie systemu, zarządzanie zbiorami specyfikacji, zarządzanie różnymi systemami w ramach sieci, wsparcie prac koordynacyjnych związanych z wprowadzaniem ERTMS wzdłuż korytarzy kolejowych;
- opracowanie kryteriów wspólnotowych dla certyfikacji posiadaczy wagonów w ramach prac nad certyfikatami dla warsztatów naprawczych;
- opracowanie przewodnika poświęconego wprowadzaniu rejestrów w zakresie infrastruktury i taboru kolejowego
- itd.

Realizacja tych zadań będzie wymagać jednego eksperta rocznie, nie licząc dostępnych zasobów (tytuły I i II).

8.2.3. Źródła zasobów ludzkich (stosunek pracy)

Uwaga: mowa tutaj o pracownikach DG TREN E2, która będzie monitorować działania Agencji. X Stanowiska obecnie przypisane do zarządzania programem, które zostaną utrzymane lub przekształcone.

- Stanowiska wstępnie przyznane w ramach rocznej strategii politycznej/wstępnego projektu budżetu (APS/PDB) na rok n
- Stanowiska, o które zostanie złożony wniosek w ramach następnej procedury APS/PDB
- Przesunięcia w ramach istniejącej kadry kierowniczej (przesunięcia wewnętrzne)
- Stanowiska wymagane na rok n , które nie zostały przewidziane w APS/PDB w danym roku

8.2.4. Inne wydatki administracyjne uwzględnione w kwocie referencyjnej (XX 01 04/05 – wydatki na administrację i zarządzanie)

mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie (numer i treść)	Rok n	Rok $n+1$	Rok $n+2$	Rok $n+3$	Rok $n+4$	Rok $n+5$ i później	RAZEM
1. Pomoc techniczna i administracyjna (w tym powiązane koszty personelu)							
Agencje wykonawcze ³⁰							

³⁰ Należy odnieść się do oceny skutków finansowych regulacji dla danej agencji wykonawczej/danych agencji wykonawczych.

Inna pomoc techniczna i administracyjna							
– wewnętrzna							
– zewnętrzna							
Pomoc techniczna i administracyjna ogółem							

8.2.5. *Koszt finansowy zasobów ludzkich i powiązane koszty niewzględnione w kwocie referencyjnej*

mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

Rodzaj zasobów ludzkich	Rok <i>n</i>	Rok <i>n</i> +1	Rok <i>n</i> +2	Rok <i>n</i> +3	Rok <i>n</i> +4	Rok <i>n</i> +5 i później
Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony ³¹ (XX 01 01)						
Pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02 (personel pomocniczy, oddelegowani eksperci krajowi (END), personel kontraktowy itp.) (należy określić pozycję w budżecie)						
Koszt zasobów ludzkich i koszty powiązane (NIEUWZGLĘDNIONE w kwocie referencyjnej) ogółem						

Kalkulacja – *Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony*

Zakłada się, że rocznie potrzeba jednego pracownika, który będzie nadzorował działania Agencji, natomiast nałożenie dodatkowych zadań na Agencję nie będzie wymagać zatrudnienia dodatkowego urzędnika.

Kalkulacja – *Pracownicy finansowani w ramach art. XX 01 02*

Również w tym wypadku nałożenie dodatkowych zadań na Agencję nie będzie wymagać zatrudnienia pracownika finansowanego w ramach tego tytułu.

³¹ Średni koszt zatrudnienia urzędnika szczebla A przy założeniu że *n* = 2008 i 2% rocznie.

--

8.2.6. *Inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej*

mln EUR (do trzech miejsc po przecinku)

	Rok <i>n</i>	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 później	RAZEM
XX 01 02 11 01 – podróże służbowe							
XX 01 02 11 02 – spotkania i konferencje							
XX 01 02 11 03 – komitety ³²							
XX 01 02 11 04 – badania i konsultacje							
XX 01 02 11 05 – systemy informatyczne							
2. Inne wydatki na zarządzanie ogółem (XX 01 02 11) 							
3. Inne wydatki o charakterze administracyjnym (należy wskazać jakie, odnosząc się do pozycji w budżecie)							
Ogółem wydatki administracyjne inne niż wydatki na zasoby ludzkie i powiązane koszty (niewzględnione w kwocie referencyjnej)							

Kalkulacja – *Inne wydatki administracyjne niewzględnione w kwocie referencyjnej*

Zakłada się, że zadania dodatkowe nie będą się wiązać z dodatkowych kosztami administracyjnymi dla Komisji. Agencja pracuje już mniej więcej stałym rytmem, dlatego liczba zebrań/delegacji nie powinna zasadniczo ulec zmianie.

Potrzeby związane z zasobami ludzkimi i administracją zostaną zaspokojone z puli środków przydzielonych zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków.

³² Należy określić rodzaj komitetu oraz grupę, do której należy.