KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 30.1.2013
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej

i uchylające rozporządzenie (WE) nr 881/2004

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

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

UZASADNIENIE

1. KONTEKST WNIOSKU

1.1. Ostatnie zmiany unijnej polityki w dziedzinie kolei

W białej księdze zatytułowanej „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu" przyjętej dnia 28 marca 2011 r. („biała księga z 2011 r.") Komisja przedstawiła swoją wizję jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, tj. wewnętrznego rynku kolei, w ramach którego europejskie przedsiębiorstwa kolejowe mogłyby świadczyć usługi bez zbędnych barier technicznych i administracyjnych.

W konkluzjach Rady Europejskiej ze stycznia 2012 r. również podkreślono wagę uwolnienia potencjału wzrostowego w pełni zintegrowanego jednolitego rynku, zarówno dla sieciowych, jak i dla pozostałych sektorów[1]. Ponadto w komunikacie Komisji zatytułowanym „Działanie na rzecz stabilności, wzrostu gospodarczego i zatrudnienia" przyjętym w dniu 30 maja 2012 r.[2] podkreślono znaczenie dalszego zmniejszenia obciążenia regulacyjnego i znoszenia barier utrudniających wejście na rynek kolejowy, przedstawiając osobne zalecenia dla poszczególnych państw w tym zakresie. Dnia 6 czerwca 2012 r. Komisja przyjęła z kolei komunikat pod tytułem „Lepsze zarządzanie jednolitym rynkiem", w którym także podkreślono, jak ważny jest sektor transportu[3].

W ciągu ostatnich dziesięciu lat na unijnym rynku kolejowym zaszły potężne zmiany, wprowadzane stopniowo za pomocą trzech ustawodawczych „pakietów kolejowych" (i kilku towarzyszących im aktów), których celem było otwarcie rynków krajowych oraz zwiększenie konkurencyjności i interoperacyjności kolei na szczeblu UE, przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Jednak mimo opracowania szerokiej gamy przepisów unijnych i innych środków („dorobek prawny UE") ustanawiających rynek wewnętrzny usług transportu kolejowego, udział kolei w transporcie wewnątrzunijnym pozostał skromny. Komisja przedstawiła zatem czwarty pakiet kolejowy, którego celem jest podwyższenie jakości i zwiększenie efektywności usług kolejowych poprzez zniesienie wciąż istniejących na rynku utrudnień.

Niniejsze rozporządzenie stanowi element czwartego pakietu kolejowego, który kładzie nacisk na usunięcie pozostałych przeszkód administracyjnych i technicznych, w szczególności poprzez ustanowienie wspólnego podejścia do przepisów o bezpieczeństwie i interoperacyjności w celu zwiększenia korzyści skali odnoszonych przez przedsiębiorstwa kolejowe prowadzące działalność w całej UE, obniżenie kosztów administracyjnych i przyspieszenie procedur administracyjnych, a także poprzez zapobieganie ukrytej dyskryminacji. Platformą dla tych działań ma być Agencja Kolejowa Unii Europejskiej. Celem niniejszego rozporządzenia jest zastąpienie pierwotnego rozporządzenia ustanawiającego Agencję i powierzenie jej ważnych nowych zadań, dzięki czemu stanie się ona prawdziwie europejskim organem kolejowym w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa.

---

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.

1.2. Dlaczego obowiązujące rozporządzenie (WE) nr 881/2004 (z późniejszymi zmianami) należy zastąpić nowym aktem?

Od 2004 r. – kiedy to opracowano pierwotne rozporządzenie ustanawiające Agencję – w obszarze kolei europejskich oraz samej Agencji zaszło wiele zmian. Zwiększyła się ilość dostępnych informacji na temat funkcjonowania wewnętrznego unijnego rynku kolejowego, w tym także w odniesieniu do aspektów jego interoperacyjności i bezpieczeństwa. Opracowano nowe przepisy, na podstawie których wprowadzono zmiany do rozporządzenia ustanawiającego Agencję (2008 r.) lub zgodnie z którymi obowiązujący zakres zadań Europejskiej Agencji Kolejowej został poszerzony bez zmieniania samego rozporządzenia (np. zgodnie z decyzją 2011/155/UE).

W sprawozdaniu z oceny skutków towarzyszącym niniejszemu wnioskowi wskazano szereg środków, które wyposażyłyby Agencję w nowe uprawnienia i usprawniły istniejące procesy.

Ponadto z oceny rozporządzenia ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową oraz samej Agencji (2009-2010), a także z zaleceń zawartych we wspólnym oświadczeniu Komisji, Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zdecentralizowanych agencji (2012 r.) oraz ze stanowiska Rady Administracyjnej w sprawie przyszłości Agencji (2012 r.) wynika, że aby usprawnić funkcjonowanie Agencji, konieczne jest wprowadzenie szeregu zmian. Dotyczy to w szczególności zmian struktury wewnętrznej, sposobu zarządzania i procesu decyzyjnego Agencji oraz jej stosunków z zainteresowanymi stronami.

Nowe rozporządzenie pomoże także zwiększyć przejrzystość struktury aktu prawnego (np. poprzez wykreślenie i zmianę numeracji niektórych artykułów) oraz nadać tej strukturze bardziej logiczny kształt (np. poprzez przesunięcie niektórych artykułów do odpowiedniejszych dla nich rozdziałów, stworzenie nowych oraz wykreślenie zbędnych rozdziałów). Wreszcie zmiany w ramach niniejszego pakietu legislacyjnego wprowadza się także do dyrektyw w sprawie interoperacyjności i bezpieczeństwa, które są blisko powiązane z zadaniami Europejskiej Agencji Kolejowej, a zatem zmiany te należy odpowiednio uwzględnić w niniejszym rozporządzeniu.

Zgodnie z powyższym oraz uwzględniając opinię służb prawnych, zamiarem Komisji jest przedstawienie projektu nowego rozporządzenia w sprawie Europejskiej Agencji Kolejowej mającego zastąpić pierwotne rozporządzenie (WE) nr 881/2004. Szereg zmian wprowadzonych w stosunku do rozporządzenia (WE) nr 881/2004 można podzielić na trzy odrębne kategorie:

- *Nowe przepisy*: nowe zadania Agencji (wydawanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdów do obrotu, zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie” oraz certyfikatów bezpieczeństwa), wzmożona kontrola nad organami krajowymi, rozszerzony zakres uprawnień w odniesieniu do przepisów krajowych, nowe źródło dochodów budżetowych ERA (honoraria i opłaty), Komisja Odwoławcza; kilka nowych przepisów – w szczególności w części dotyczącej organizacji wewnętrznej – jest wynikiem przyjęcia wspólnego podejścia w sprawie agencji UE.
- *Zwiększenie przejrzystości/uproszczenie obowiązujących przepisów*: w szczególności w odniesieniu do metod pracy, europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), personelu kolejowego, rejestrów i innych zadań.
- *Aktualizacje* związane ze zmianami ram ustawodawczych i politycznych: przepisy dotyczące struktury wewnętrznej i zasad funkcjonowania, a także odniesienia do procedur komitetowych i aktów delegowanych.

- *Zmiany redakcyjne* w odniesieniu do pierwotnego rozporządzenia.

1.3. Związki między niniejszym rozporządzeniem a dyrektywami w sprawie interoperacyjności i bezpieczeństwa

Dyrektywa 2008/57/WE (dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei) oraz dyrektywa 2004/49/WE (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) są blisko powiązane z pierwotnym rozporządzeniem (WE) nr 881/2004. W czwartym pakiecie kolejowym zaproponowano przekształcenie tych dyrektyw, mimo to zachowane zostaną ich związki z niniejszym rozporządzeniem. Wynika to w głównej mierze z faktu, że Agencja działa w obszarach interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, dla których dyrektywy te stanowią podstawę prawną.

W niniejszym rozporządzeniu powiązania te dotyczą w szczególności:

– technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI; dyrektywa w sprawie interoperacyjności), wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST; dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa) oraz wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM; dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa): Agencja odpowiada za opracowanie dotyczących ich zaleceń, które przyjmuje Komisja, oraz za wydawanie opinii dla Komisji dotyczących przypadków niestosowania TSI;

– certyfikatów bezpieczeństwa: Agencja odpowiada za ich wydawanie, przy czym całość procedury przewidziano w dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa;

– rejestrów: Agencja odpowiada za wydawanie zaleceń dla Komisji dotyczących specyfikacji rejestrów (o których mowa w dyrektywie w sprawie interoperacyjności) oraz ich przeglądu, oraz za zapewnienie ich dostępności dla opinii publicznej;

– zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych i typów pojazdów oraz zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie”: Agencja odpowiada za ich wydawanie, przy czym całość procedury ubiegania się o nie przewidziano w dyrektywie w sprawie interoperacyjności;

– aplikacji telematycznych i europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS): są to szczególne obszary regulowane odpowiednimi TSI przyjmowanymi na mocy dyrektywy w sprawie interoperacyjności, w których Agencja ma odgrywać istotną rolę jako organ systemowy;

– notyfikowanych jednostek oceniających zgodność: Agencja odpowiada za wspieranie i monitorowanie ich działań, podczas gdy ich ustanawianie i przydzielanie im zadań podlega dyrektywie w sprawie interoperacyjności;

– krajowych organów ds. bezpieczeństwa: Agencja odpowiada za wspieranie i monitorowanie ich działań, podczas gdy ich ustanawianie i przydzielanie im zadań podlega dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa;

– krajowych przepisów kolejowych: Agencja odpowiada za ich badanie w celu ograniczenia ich ilości, podczas gdy procedura ich notyfikowania została przewidziana w dyrektywach w sprawie bezpieczeństwa i interoperacyjności.

2. WYNIKI KONSULTACJI Z ZAINTERESOWANYMI STRONAMI ORAZ OCENY SKUTKÓW

Służby Komisji na bieżąco omawiają zmiany w jednolitym europejskim obszarze kolejowym z przedstawicielami sektora. W latach 2010-2011 przeprowadziły one ocenę *ex-post* rozporządzenia (WE) nr 881/2004 oraz funkcjonowania Agencji Kolejowej Unii

Europejskiej[4]. Ocena ta – podobnie jak ogólna ocena agencji UE z 2009 r. – wykazała, że działalność Agencji zapewnia wartość dodaną, a opinia zainteresowanych stron na temat Europejskiej Agencji Kolejowej i wyników jej działalności jest zasadniczo pozytywna. Wyniki oceny zostały wykorzystane jako ważny wkład oraz element prac przygotowawczych w ramach późniejszego procesu oceny skutków dotyczącego zmiany przedmiotowego rozporządzenia.

Komisja Europejska przeprowadziła wnikliwą ocenę skutków, która stanowi podstawę dla wniosków ustawodawczych dotyczących zwiększenia efektywności i konkurencyjności jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w dziedzinach interoperacyjności i bezpieczeństwa. W czerwcu 2011 r. utworzono grupę sterującą ds. oceny skutków (IASG), a DG MOVE zaprosiła do uczestnictwa w tej grupie wszystkie dyrekcje generalne.

Zewnętrzna firma doradcza przeprowadziła dodatkową analizę na potrzeby oceny skutków oraz ukierunkowane konsultacje z zainteresowanymi stronami. Konsultacje te rozpoczęto dnia 18 listopada 2011 r., przeprowadzając ankietę internetową, która zakończyła się dnia 30 grudnia 2011 r. Następnie przeprowadzono wywiady z najważniejszymi zainteresowanymi stronami oraz warsztaty z udziałem zainteresowanych stron pod koniec lutego 2012 r.

Od tego czasu DG MOVE organizuje dwustronne spotkania z przedstawicielami sektora, aby dowiedzieć się, jakie są ich poglądy na temat działań, które należy podjąć w ramach czwartego pakietu w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństwa.

Uwzględniając techniczny charakter tej inicjatywy, nie przeprowadzono konsultacji publicznych. Komisja dopilnowała jednak, aby w odpowiednim terminie przeprowadzono konsultacje ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, oraz aby rozmowy objęły wszystkie kluczowe elementy przedmiotowej inicjatywy.

Komisja ds. Oceny Skutków:

Dnia 5 września 2012 r. odbyło się posiedzenie Komisji ds. Oceny Skutków, która następnie wydała pozytywną opinię. Główne zalecenia tej Komisji włączono do sprawozdania z oceny skutków:

– dodano więcej danych statystycznych i informacji na temat konsultacji z zainteresowanymi stronami;

– dodano informacje o spodziewanych efektach synergicznych z innymi elementami czwartego pakietu kolejowego oraz objaśniono skutki pośrednie;

– główne środki wspólne dla wariantów 2-5 zostały opisane bardziej szczegółowo a różnice między nimi zostały jaśniej wytłumaczone;

– zwiększono przejrzystość metod wykorzystanych do przeprowadzenia oceny skutków i zostały one jaśniej wytłumaczone; zastosowaną logikę wskazano poprzez właściwsze odniesienia;

– wyraźniej rozróżniono koszty administracyjne dla podmiotów gospodarczych (przedsiębiorstw kolejowych) i koszty dla administracji publicznej (organów krajowych, ERA i Komisji).

Uwzględnione warianty:

W oparciu o przegląd indywidualnych środków Komisja – obok scenariusza odniesienia – wskazała pięć wariantów strategicznych (warianty 2-6). Ze względu na swą strukturę

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

warianty 2-5 dotyczą głównie szczebla interakcji między Agencją Kolejową Unii Europejskiej (ERA lub Agencja) a organami krajowymi i wszystkie umożliwiają realizację trzech celów operacyjnych. Wariant 6 stanowi zestaw środków horyzontalnych, które są w większości niezależne od interakcji między ERA i organami krajowymi i mogą być stosowane w uzupełnieniu dowolnego z wariantów 2-5, a ich spodziewanym efektem ma być wzmocnienie ogólnych ostatecznych skutków.

Wariant 1: scenariusz odniesienia (brak działań) – kontynuacja drogi, którą sektor podąża obecnie.

Wariant 2: zwiększenie roli Agencji jako koordynatora zapewniającego jednolite podejście do certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych i wydawania zezwoleń dla pojazdów.

Wariant 3: Europejska Agencja Kolejowa jako punkt kompleksowej obsługi, w ramach którego ostateczna decyzja o wydaniu certyfikatu i zezwolenia należy do krajowych organów ds. bezpieczeństwa, ale to ERA przeprowadza wstępne i końcowe kontrole wniosków i decyzji.

Wariant 4: podział kompetencji między Europejską Agencją Kolejową i krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, przy czym ostateczna decyzja o wydaniu certyfikatu i zezwolenia podejmowana jest przez Agencję.

Wariant 5: Europejska Agencja Kolejowa przejmuje czynności krajowych organów ds. bezpieczeństwa w zakresie certyfikowania przedsiębiorstw kolejowych i wydawania zezwoleń dla pojazdów.

Wariant 6: środki horyzontalne, w tym inne środki ustawodawcze i środki miękkie (wykraczające poza podział kompetencji między organami krajowymi a ERA), które można wdrażać w celu zwiększenia konkurencyjności sektora kolejowego, takie jak: zwiększenie roli Europejskiej Agencji Kolejowej w rozprowadzaniu informacji dotyczących kolei i popularyzacji szkoleń kolejowych lub przechodzeniu z krajowych przepisów technicznych i bezpieczeństwa na system przepisów UE (poprzez wskazywanie zbędnych przepisów przez ERA i krajowe organy ds. bezpieczeństwa, a następnie zobowiązywanie organów krajowych do uchylenia tych przepisów, a także poprzez ograniczenie możliwości przyjmowania nowych przepisów).

Skutki powyższych wariantów: wpływ wszystkich wariantów na środowisko został oceniony jako pozytywny, choć niewielki. Skutki społeczne wszystkich wariantów zostały ocenione jako niewielkie/marginalne.

W poniższej tabeli przedstawiono korzyści ekonomiczne (efektywność) oraz liczbę osiągniętych celów (skuteczność) dla połączonych wariantów:

Wariant	Efektywność (Całkowity zysk netto, w mln EUR)	Skuteczność (liczba osiągniętych celów operacyjnych)
Wariant 2+6: zwiększenie roli ERA jako „koordynatora” + środki horyzontalne	411	1
Wariant 3+6: ERA jako punkt kompleksowej obsługi + środki horyzontalne	461	2
Wariant 4+6: Podział kompetencji między ERA i krajowymi organami ds. bezpieczeństwa + środki horyzontalne	497	3
Wariant 5+6: ERA przejmuje czynności krajowych organów ds. bezpieczeństwa w zakresie zezwoleń i certyfikacji + środki horyzontalne	476	3

Za wariant preferowany uznano wariant 4 (w połączeniu z wariantem 6), ponieważ zapewnia on zachowanie optymalnej równowagi rezultatów w odniesieniu do:

– branży, w postaci obniżenia kosztów i skrócenia terminów certyfikacji bezpieczeństwa i wydawania zezwoleń dla pojazdów i innych podsystemów;
– skutków finansowych dla budżetu UE;
– skutków finansowych dla instytucji krajowych;
– zgodności z zasadami pomocniczości i proporcjonalności;
– rozwiązywania ustalonych problemów, oraz
– osiągania wyznaczonych celów.

Więcej informacji na temat oceny skutków oraz wyników konsultacji z zainteresowanymi stronami przedstawiono w dokumencie roboczym służb Komisji towarzyszącym wnioskom ustawodawczym, mającym na celu usunięcie pozostałych przeszkód administracyjnych i technicznych w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństwa na rynku kolejowym UE. Zostanie on opublikowany na stronie internetowej Sekretariatu Generalnego Komisji po przyjęciu niniejszego aktu prawnego.

3. ASPEKTY PRAWNE WNIOSKU

W niniejszej sekcji omówiono i wyjaśniono główne przepisy nowego rozporządzenia w sprawie ERA, odnosząc się w stosownych przypadkach do zmian w pierwotnym tekście rozporządzenia 881/2004.

ROZDZIAŁ 1 ZASADY:

Artykuł 1: cele zostały zdefiniowane na nowo, tak aby odzwierciedlić nowe zadania Agencji, oraz przeniesione do preambuły; zamiast nich – dla jasności – w artykule tym określono „przedmiot i zakres" rozporządzenia.

Artykuł 2: do tego artykułu przeniesiono określenie statusu prawnego, co jest stosowniejszym rozwiązaniem (poprzednio w art. 22 tekstu pierwotnego).

Artykuł 3: został zmieniony tak, aby odpowiednio uwzględnić nowe rodzaje działań wykonywanych przez Agencję.

ROZDZIAŁ 2 METODY PRACY:

Jest to nowy rozdział dodany, aby uwzględnić kwestie, które pierwotnie znalazły się w innych rozdziałach, a które w rzeczywistości odnoszą się do metod stosowanych przez ERA do realizacji swoich celów.

Artykuł 4: artykuł o „grupach roboczych" napisany na nowo dla jasności prawa, w szczególności: odniesienie do Europejskiego Stowarzyszenia ds. Interoperacyjności Kolei (AEIF) jest zbędne i może zostać wykreślone; pierwotny art. 24 ust. 4 został przeniesiony do niniejszego artykułu, zastępując artykuł dotyczący personelu ERA; określenie, że regulamin grup roboczych przyjmowany jest przez Zarząd.

Artykuł 7: „ocena skutków"; pierwotny tekst ograniczał analizę kosztów i korzyści wyłącznie do kwestii bezpieczeństwa (art. 6 ust. 4); zadanie to nie powinno być elementem żadnej konkretnej czynności Agencji, dlatego konieczne było przeniesienie tego ustępu do sekcji ogólnej, nadanie mu charakteru przepisu powszechnego stosowania i wyraźne przypisanie zadań; jest to zgodne ze stanowiskiem Rady Administracyjnej w sprawie przyszłości ERA oraz z zasadami budżetowania zadaniowego i zarządzania kosztami działań.

Artykuł 8: „badania”; uprzednio w art. 20 – przepis ten przeniesiono, ponieważ prowadzenie badań to środek służący realizacji celów a nie zadanie samo w sobie.

Artykuł 9: „opinie”; uprzednio w art. 10 dotyczącym opinii technicznych; słowo „techniczne” zostało skreślone, zgodnie z wytycznymi; ust. 2a lit. b) został wykreślony jako zbędny; ust. 3 (pierwotnie ust. 2b) został zmieniony, tak aby poszerzyć jego zakres (wcześniej ograniczony wyłącznie do TSI, bez wyraźnego uzasadnienia).

Artykuł 10: „wizytacje w państwach członkowskich”; uprzednio w art. 33 – przeniesiono do niniejszej sekcji, ponieważ wizytacje są środkiem realizacji celów Agencji.

ROZDZIAŁ 3 ZADANIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA KOLEI:

Artykuł 11: „pomoc techniczna – bezpieczeństwo”; drobne zmiany precyzujące zadania Agencji.

Artykuł 12: „certyfikaty bezpieczeństwa”; nowa rola ERA (wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa), stosownie do sprawozdania z oceny skutków, zgodnie ze zmienioną dyrektywą w sprawie bezpieczeństwa.

Artykuł 13: „utrzymanie pojazdów”; nowy artykuł – pozostałość po rozdziale 3a z pierwotnego tekstu, uproszczona i przeniesiona do – najodpowiedniejszej dla niej – części poświęconej bezpieczeństwu.

Artykuł 14: „transport kolejowy towarów niebezpiecznych”; nowy artykuł, formalizuje zadania, które ERA w rzeczywistości wykonuje już dziś w obszarze transportu kolejowego towarów niebezpiecznych.

ROZDZIAŁ 4 ZADANIA DOTYCZĄCE INTEROPERACYJNOŚCI:

Artykuł 15: „pomoc techniczna – interoperacyjność”; artykuł został nieznacznie zmieniony, tak aby uwzględnić zmiany w dyrektywie w sprawie interoperacyjności (lit. b) i c)) oraz wyraźnie określić bieżące zadania ERA.

Artykuł 16: „zezwolenia dla pojazdów”; nowy artykuł – obejmuje nową rolę ERA polegającą na wydawaniu zezwoleń na wprowadzenie pojazdów do obrotu, stosownie do sprawozdania z oceny skutków, zgodnie ze zmienioną dyrektywą w sprawie interoperacyjności.

Artykuł 17: „zezwolenia dla typów pojazdów”; nowy artykuł – obejmuje nową rolę ERA polegającą na wydawaniu zezwoleń na wprowadzenie do obrotu typów pojazdów, zgodnie ze zmienioną dyrektywą w sprawie interoperacyjności.

Artykuł 18: „zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów »sterowanie«”; nowy artykuł – obejmuje nową rolę ERA w zakresie wydawania zezwoleń dla przytorowego wyposażenia sterującego; rola ta jest powiązana z rolą ERA jako organu systemowego oraz z konsekwencjami nowego zadania, jakim jest wydawanie zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów zgodnych z ERTMS (aby zapewnić zgodność zezwoleń na wprowadzenie do obrotu wydawanych dla pojazdów posiadających wyposażenie ERTMS z systemami przytorowymi).

Artykuł 19: „aplikacje telematyczne”; nowy artykuł dodany, aby sformalizować rolę pełnioną już przez ERA, zgodnie z TAP/TAF TSI, oraz zgodnie ze sprawozdaniem z oceny skutków.

Artykuł 20: „wsparcie dla notyfikowanych jednostek oceniających zgodność”; artykuł został zmieniony – przepisy dotyczące monitorowania przez Komisję jednostek notyfikowanych zostały przeniesione do nowej sekcji poświęconej monitorowaniu; pozostałe przepisy dotyczą wspierania tych jednostek (Komisja powierzyła Agencji zadania dotyczące sekretariatu

technicznego dla kolejowych jednostek notyfikowanych z dniem 20 kwietnia 2011 r., które są już w trakcie realizacji; fakt ten wymaga odpowiedniego uwzględnienia w prawodawstwie).

ROZDZIAŁ 5 ZADANIA DOTYCZĄCE PRZEPISÓW KRAJOWYCH (przeniesione za rozdział na temat interoperacyjności):

Artykuły 21, 22 i 23: „przepisy krajowe”; nowe artykuły, które zawierają w sobie pierwotne art. 9a i 9b, zmienione, aby dostosować zawarte w nich procedury do dyrektyw w sprawie interoperacyjności i bezpieczeństwa oraz uwzględnić rozszerzone uprawnienia ERA w zakresie przepisów krajowych, na podstawie sprawozdania z oceny skutków i projektu sprawozdania grupy zadaniowej ds. krajowych przepisów bezpieczeństwa; zarządzanie informatyczną bazą danych zostało wyraźnie przypisane ERA, aby nadać przejrzystości złożonej dotychczas strukturze odpowiedzialności (Komisja i ERA) oraz rozwiązać istniejące problemy techniczne, koordynacyjne i własnościowe.

ROZDZIAŁ 6 ZADANIA DOTYCZĄCE ERTMS: sekcja ERTMS zasługuje na osobny nowy rozdział.

Artykuły 24-28: „zadania ERTMS” obejmują art. 21a pierwotnego tekstu, zmieniony, aby określić wyraźnie odpowiedzialność Agencji i innych podmiotów w zakresie ERTMS, usprawnić wdrażanie ERTMS oraz uwzględnić działania realizowane już teraz przez ERA w tym obszarze; art. 13e został zmieniony zgodnie ze wstępną oceną Komisji w ramach oceny technicznej po czterech latach.

ROZDZIAŁ 7 ZADANIA DOTYCZĄCE MONITOROWANIA JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU KOLEJOWEGO: nowy rozdział – poszczególne zadania związane z monitorowaniem zostały włączone wspólnie do jednego rozdziału, aby zwiększyć ich widoczność i przejrzystość.

Artykuł 29: „monitorowanie krajowych organów ds. bezpieczeństwa”; nowy artykuł – nowe zadanie ERA: sprawowanie kontroli nad krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, stosownie do sprawozdania z oceny skutków (oraz do oceny rozporządzenia w sprawie ERA).

Artykuł 30: „monitorowanie jednostek notyfikowanych”; nowy artykuł – nowe zadanie ERA: sprawowanie kontroli nad jednostkami notyfikowanymi, stosownie do sprawozdania z oceny skutków.

Artykuł 31: „monitorowanie postępu prac w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństwa”; artykuł częściowo oparty na art. 9 pierwotnego tekstu (nowe ust. 1 i 2, tym razem wyraźnie określono zadania ERA w odniesieniu do monitorowania bezpieczeństwa), na pierwotnym art. 14 (nowe ust. 3 i 4, dwa osobne sprawozdania w sprawie interoperacyjności i bezpieczeństwa zostały połączone w jedno); ust. 5 – oparty na art. 21b ust. 2a, zgodnie ze sprawozdaniem z oceny skutków oraz oceną rozporządzenia w sprawie ERA.

ROZDZIAŁ 8 INNE ZADANIA – nowy rozdział, w którym połączono rozdziały pierwotnego tekstu poświęcone rejestrom, personelowi kolejowemu i innym zadaniom:

Artykuł 32: „personel kolejowy”; w celu uproszczenia połączono art. 16b, 16c i 17 z pierwotnego tekstu: niektóre z zadań są nieaktualne, inne zostały opisane w dyrektywie 2007/59; artykuł został zmieniony, aby uniknąć dwuznaczności prawnej i powtórzeń.

Artykuł 33: „rejestry”; w niniejszym artykule połączono art. 18 i 19 z pierwotnego tekstu, które zostały zaktualizowane i dostosowane do prawodawstwa.

Artykuł 34: „sieci krajowych organów ds. bezpieczeństwa, organów dochodzeniowych i organizacji reprezentatywnych”; uprzednio częściowo w art. 6 ust. 5 i art. 9 z pierwotnego tekstu; do artykułu dodano sieć organizacji reprezentatywnych (ust. 2), aby usprawnić i

usystematyzować koordynację zainteresowanych stron na szczeblu Agencji; dodano ust. 3, aby usprawnić i usystematyzować proces konsultacji między wszystkimi zainteresowanymi stronami oraz aby docelowo podnieść jakość wyników pracy Agencji (zgodnie z oceną rozporządzenia w sprawie ERA i stanowiskiem w sprawie przyszłości ERA).

Artykuł 35: „informowanie i popularyzacja wiedzy”; nowy artykuł, formalizujący częściowo wykonywane już przez ERA działania, dla którego podstawę stanowią: sprawozdanie z oceny skutków, ocena rozporządzenia w sprawie ERA oraz stanowisko w sprawie przyszłości Agencji.

Artykuł 36: „badania i wspieranie innowacji”; artykuł z pierwotnego tekstu poszerzony o badania, formalizujący zadania wykonywane już w dużej mierze przez ERA; zgodny ze stanowiskiem Rady Administracyjnej w sprawie przyszłości ERA.

Artykuł 37: „pomoc udzielana Komisji”; artykuł został nieznacznie zmieniony.

Artykuł 38: „pomoc przy ocenianiu projektów kolejowych”; art. 15 pierwotnego tekstu, którego zakres został poszerzony o kwestię bezpieczeństwa.

Artykuł 39: „pomoc na rzecz państw członkowskich i zainteresowanych stron”; nowy artykuł, na podstawie sprawozdania z oceny skutków (środek z wariantu 6) oraz wyników oceny rozporządzenia w sprawie ERA.

Artykuł 40: „współpraca międzynarodowa”; nowy artykuł formalizujący zadania wykonywane już w dużej mierze przez ERA; zgodny ze sprawozdaniem z oceny skutków oraz ze stanowiskiem Rady Administracyjnej w sprawie przyszłości ERA.

Artykuł 41: „części zamienne”; nowy artykuł – nowe zadanie zgodnie ze sprawozdaniem z oceny skutków.

ROZDZIAŁ 9 STRUKTURA ORGANIZACYJNA AGENCJI: sporządzony w znacznej mierze zgodnie z treścią wspólnego oświadczenia Komisji, Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zdecentralizowanych agencji oraz wspólnego podejścia (2012 r.), w szczególności w odniesieniu do: rozszerzonych kompetencji Zarządu (uprzednio Rady Administracyjnej); utworzenia Rady Wykonawczej; wieloletniego programu prac; innych standardowych przepisów dotyczących kwestii kadrowych i budżetowych.

Inne istotne zmiany:

Artykuł 48: „roczne i wieloletnie programy prac”; nowy, odrębny artykuł poświęcony programom prac, który uznano za użyteczny z punktu widzenia przejrzystości; zgodnie ze wspólnym oświadczeniem i zaleceniami Trybunału Obrachunkowego, PE, oceną rozporządzenia w sprawie ERA oraz stanowiskiem Rady Administracyjnej ERA w sprawie przyszłości Agencji (perspektywa wieloletnia, budżetowanie zadaniowe i zarządzanie kosztami działań, stosunki z zainteresowanymi stronami).

Artykuły 51-57: „Komisja Odwoławcza”; nowe artykuły – Komisja Odwoławcza stała się niezbędna z chwilą rozszerzenia kompetencji ERA (wydawanie zezwoleń na wprowadzenie pojazdów do obrotu i wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa); w sprawozdaniu z oceny skutków przewidziano utworzenie niezależnego organu odwoławczego poza strukturami Agencji – wydaje się jednak, że właściwsze jest zastosowanie rozwiązania wdrożonego już w EASA; w oparciu o stosowne przepisy rozporządzenia w sprawie EASA.

ROZDZIAŁ 10 PRZEPISY FINANSOWE:

Artykuł 58 ust. 2: nowa litera c) – dodano nowe źródła dochodów ERA (zewnętrzne honoraria i opłaty za wydawanie zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów oraz

certyfikatów bezpieczeństwa »nowe zadania«); nowa lit. e) – aby dostosować go do rozporządzenia w sprawie EASA.

ROZDZIAŁ 11 PERSONEL: nowy rozdział, w znacznej mierze zgodny ze standardowymi przepisami przewidzianymi we wspólnym podejściu w sprawie agencji (art. 62 i 63).

Artykuł 61: „personel – przepisy ogólne”; art. 24 w pierwotnym tekście, zmieniony zgodnie ze wspólnym oświadczeniem w sprawie agencji, oceną rozporządzenia w sprawie ERA i stanowiskiem Rady Administracyjnej ERA w sprawie przyszłości Agencji; wykreślono wcześniejsze ograniczenia maksymalnego czasu trwania umowy.

ROZDZIAŁ 12 PRZEPISY OGÓLNE:

Artykuły 64, 66-68, 70-72: artykuły te przeniesiono z innych części pierwotnego tekstu rozporządzenia, w stosownych przypadkach zostały one zmienione zgodnie ze wspólnym oświadczeniem w sprawie agencji.

Artykuł 65: „porozumienie w sprawie siedziby i warunki prowadzenia działalności”; nowy artykuł , na podstawie wspólnego oświadczenia w sprawie zdecentralizowanych agencji (2012 r.).

Artykuł 69: „współpraca z krajowymi organami i podmiotami”; nowy artykuł, dla którego podstawą są nowe uprawnienia ERA do wydawania certyfikatów i zezwoleń; w niektórych przypadkach za konieczną uznano współpracę z krajowymi podmiotami i organami ze względu na posiadaną przez nie wiedzę; możliwość (pod)zlecania części zadań ERA.

ROZDZIAŁ 13 PRZEPISY KOŃCOWE: nowy rozdział

Artykuły 73 i 74: „akty delegowane”; nowe artykuły – ze względu na nowe uprawnienia ERA (do wydawania certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów, własne zasoby) istnieje konieczność przyjmowania aktów delegowanych; jest to sytuacja analogiczna do przypadku EASA.

Artykuł 75: „procedura komitetowa”; nowy artykuł, dodany, aby uniknąć odnoszenia się do innych aktów (dyrektywa w sprawie interoperacyjności).

Artykuł 76: „ocena i przegląd”; artykuł z pierwotnego tekstu zmieniony zgodnie ze wspólnym oświadczeniem w sprawie agencji.

ARTYKUŁY Z ROZPORZĄDZENIA 881/2004, KTÓRE POZOSTAŁY NIEZMIENIONE: 5, 6, 58, 59, 60.

4. WPŁYW NA BUDŻET

Niniejsze nowe rozporządzenie stanowi podstawę prawną dla zobowiązań budżetowych i kadrowych w odniesieniu do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Szczegółowe wyliczenia przedstawiono w załączniku, w ocenie skutków finansowych regulacji.

Należy zauważyć, że w odniesieniu do zasobów kadrowych ERA niniejszy akt zawiera:

1. wyliczenia zasobów z poprzednich dwóch ocen skutków finansowych regulacji załączonych do pierwotnego rozporządzenia 881/2004 i do jego zmiany z 2008 r. (rozporządzenie 1335/2008), w których przewidziano zatrudnienie w ERA na poziomie 104 pracowników zatrudnionych na czas określony;
2. procedury budżetowe na lata 2005-2013, na mocy których władza budżetowa przyznała ERA dodatkowych 39 stanowisk, aby pokryć potrzeby związane z dodatkowymi zadaniami, których nie uwzględniono w rozporządzeniu

ustanawiającym, efektem czego całkowita liczba zatrudnionych na czas określony w 2013 r. wyniesie 143;

3. szacunkowe zapotrzebowanie na zasoby, wynikające z nowych zadań i rozszerzonych uprawnień ERA przewidzianych w niniejszym nowym rozporządzeniu, w wysokości 43 osób.

W odniesieniu do **pkt 2** należy zauważyć, że liczba stanowisk w ERA wzrasta stopniowo od czasu jej założenia w 2005 r. Zmiana ta była przedmiotem szczegółowej rocznej kontroli i była corocznie zatwierdzana przez władzę budżetową zgodnie z liczbą stanowisk proponowaną przez Komisję. Głównym uzasadnieniem dla rozbieżności między pkt 1 i 2 jest fakt, że w rozporządzeniu ustanawiającym nie przewidziano szeregu funkcji i czynności, takich jak zagadnienia prawne, urzędnik ds. ochrony danych, sekretariat Rady Administracyjnej, audyt wewnętrzny, planowanie jakości i działalności, ocena ekonomiczna (ocena skutków), zamówienia publiczne, zarządzanie obiektami, kierownik administracji – a w każdym razie nie przewidziano ich realizacji przez osobno wyznaczony do nich personel. W niektórych obszarach działalności, w tym w zakresie kadr, informatyki i finansów, znacząco niedoszacowano zapotrzebowania na zasoby.

Podstawę do wykonywania oceny ekonomicznej stanowi fakt, że ERA została utworzona, aby wspierać rozwój zintegrowanego i konkurencyjnego obszaru kolejowego. Czynność ta stanowiła nieodłączną część działalności Agencji od samego początku – nawet mimo faktu, że w ocenie skutków finansowych nie przewidziano personelu wyznaczonego do jej realizacji. Konieczność prowadzenia tego rodzaju działalności jest bezdyskusyjna, a jej znaczenie wzrosło wraz z zastosowaniem podejścia opartego na budżetowaniu zadaniowym; odzwierciedleniem tego faktu jest propozycja włączenia do nowego rozporządzenia w sprawie Agencji stosownego nowego artykułu.

Poza tymi zmianami w drodze szeregu aktów Komisji na Agencję nałożono nowe zadania, które mają przełożenie na poziom zapotrzebowania na zasoby, co nie zostało w należyty sposób uwzględnione w ocenie skutków finansowych. Na przykład decyzją Komisji 2011/155/UE w sprawie publikacji dokumentu referencyjnego i administrowania dokumentem referencyjnym, o którym mowa w art. 27 ust. 4 dyrektywy 2008/57/WE nałożono na Agencję dodatkowe zadania dotyczące uproszczenia i uczynienia transparentnymi procesów i zasad wydawania zezwoleń dla pojazdów i podsystemów kolejowych. Konkretnie rzecz biorąc, rola ERA dotyczy dokumentowania procesów wydawania zezwoleń w państwach członkowskich, dokumentowania przepisów krajowych obowiązujących w kwestii wydawania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i sprawdzania zgodności danych, wspierania krajowych organów ds. bezpieczeństwa oraz zarządzania danymi i ich przechowywania.

W odniesieniu do **pkt 3** implikacje budżetowe i kadrowe nowych i rozszerzonych zadań wynikają w głównej mierze z wyliczeń dokonanych w ramach oceny skutków, wdrożenia zaleceń zawartych we wspólnym oświadczeniu Komisji, Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zdecentralizowanych agencji, zaleceń Trybunału Obrachunkowego i służb audytu wewnętrznego oraz z oceny rozporządzenia w sprawie ERA. Wszystkie zmiany w prawodawstwie zostały dogłębnie objaśnione w części 3 niniejszego uzasadnienia. Szacuje się, że realizacja nowych i rozszerzonych zadań wymagać będzie ogółem 70 osób, czyli 43 nowych pracowników w stosunku do obecnego poziomu zatrudnienia w Agencji. Te nowe 43 osób zajmować się będzie wydawaniem zezwoleń i certyfikatów, a koszty ich zatrudnienia pokryte zostaną z zewnętrznych honorariów i opłat, podczas gdy pozostałe niezbędne 27 osób zostanie przydzielone w drodze wewnętrznych przesunięć w ramach obecnego personelu

Agencji. Dlatego też brak będzie dodatkowych skutków dla budżetu UE (poza latami 2015 i 2016, kiedy zewnętrzne honoraria i opłaty nie będą jeszcze dostępne).

Planowane dodatkowe 43 osób personelu obejmować będzie następujące kategorie:

- eksperci techniczni (41 osób), do zadań związanych z wydawaniem zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów i typów pojazdów (30), zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie” (6) oraz certyfikatów bezpieczeństwa (5);
- pracownicy administracyjni do obsługi ekspertów (2), w tym jeden księgowy zajmujący się zarządzaniem planowanym systemem zewnętrznych honorariów i opłat, w tym współpracą z organami krajowymi.

Zewnętrzne honoraria i opłaty pozwolą także pokryć stosowne koszty ogólne, czyli głównie:

- tłumaczenie decyzji wydawanych przez ERA na języki krajowe;
- system informatyczny niezbędny do celów księgowych (zewnętrzne honoraria i opłaty).

Pozostałe 27 osób, dostępne dzięki wewnętrznemu przesunięciu w ramach obecnego personelu Agencji, zajmować się będzie:

- monitorowaniem krajowych organów ds. bezpieczeństwa i jednostek notyfikowanych oraz wdrażania krajowych przepisów w dziedzinie bezpieczeństwa i interoperacyjności;
- obniżaniem liczby przepisów krajowych;
- doradzaniem państwom członkowskim i zainteresowanym stronom oraz wspieraniem ich, rozpowszechnianiem informacji kolejowych i popularyzacją szkoleń kolejowych oraz koordynacją standardyzacji potencjalnie nadających się do tego części zamiennych.

Skutki odczuwalne będą także dla zasobów Komisji (w DG MOVE). W tym zakresie niniejsze rozporządzenie zawiera:

Ogólny wpływ budżetowy ERA na budżet UE w latach 2015-2020 szacuje się na 157,113 mln EUR. Koszt nowych zadań ponoszony przez budżet UE wynosi 0,4113 mln EUR, ponieważ od 2017 r. koszt ten pokryty zostanie z honorariów i opłat wnoszonych przez branżę.

4. 1. wyliczenia zasobów z poprzednich dwóch ocen skutków finansowych regulacji załączonych do pierwotnego rozporządzenia 881/2004 i do jego zmiany z 2008 r. (rozporządzenie 1335/2008), w których przewidziano dwóch urzędników/pracowników zatrudnionych na czas określony dla Komisji;

5. 2. zmiany w latach 2005-2013, zgodnie z którymi trzech dodatkowych pracowników Komisji zajmuje się kwestiami dotyczącymi ERA, realizując dodatkowe zadania, których nie uwzględniono w rozporządzeniu ustanawiającym.

Całkowita liczba pracowników Komisji zaangażowanych w związku z niniejszą inicjatywą wyniesie 5 osób, przy czym nie ma potrzeby wnioskowania o zwiększenie zatrudnienia.

2013/0014 (COD)

Wniosek

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej

i uchylające rozporządzenie (WE) nr 881/2004

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 91 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego[1],

uwzględniając opinię Komitetu Regionów[2],

stanowiąc zgodnie ze zwykłą procedurą ustawodawczą,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Stopniowe ustanawianie europejskiego obszaru kolejowego bez granic wymaga podjęcia przez Unię działań w zakresie uregulowań technicznych dla kolei, z uwzględnieniem zarówno aspektów technicznych (interoperacyjność), jak i aspektów bezpieczeństwa, które są nierozerwalnie ze sobą związane i które wymagają zwiększonego poziomu harmonizacji na szczeblu unijnym. W ciągu ostatniego dwudziestolecia przyjęto stosowne prawodawstwo kolejowe, w szczególności trzy pakiety kolejowe, w tym najbardziej istotne: dyrektywę 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie.

(2) Równoczesna realizacja celów dotyczących bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei wymaga znacznego zakresu prac o charakterze technicznym, nad przeprowadzeniem których czuwać musi specjalistyczny organ. Dlatego – w ramach drugiego pakietu kolejowego z 2004 r. – konieczne okazało się stworzenie, w istniejących ramach instytucjonalnych oraz z poszanowaniem równomiernego podziału kompetencji w Unii, europejskiej agencji odpowiedzialnej za bezpieczeństwo i interoperacyjność kolei (zwanej dalej Agencją).

(3) Europejska Agencja Kolejowa została pierwotnie powołana do życia rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.[3], aby

[1] Dz.U. C […] z […], s. […].
[2] Dz.U. C […] z […], s. […].

wspierać tworzenie europejskiego obszaru kolejowego bez granic oraz rewitalizację sektora kolejowego, przy jednoczesnym wzmocnieniu jego kluczowych zalet związanych z bezpieczeństwem. Ze względu na znaczącą liczbę zmian w zadaniach Agencji i w jej strukturach wewnętrznych rozporządzenie 881/2004 należy zastąpić nowym aktem.

(4) W czwartym pakiecie kolejowym zaproponowano znaczące modyfikacje, których celem jest poprawa funkcjonowania jednolitego europejskiego obszaru kolejowego dzięki zmianom wprowadzonym do dyrektywy 2004/49/WE i dyrektywy 2008/57/WE w drodze przekształceń; obie dyrektywy mają bezpośredni związek z zadaniami Agencji. Przedmiotowe dyrektywy wraz z niniejszym rozporządzeniem przewidują w szczególności realizację zadań związanych z wydawaniem zezwoleń dla pojazdów i certyfikatów bezpieczeństwa na szczeblu unijnym. Oznacza to zwiększenie roli Agencji.

(5) Agencja powinna wnieść swój wkład w tworzenie i skuteczne funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego bez granic, gwarantującego wysoki poziom bezpieczeństwa przy jednoczesnej poprawie konkurencyjności sektora kolejowego. Cel ten należy osiągnąć poprzez wkład – obejmujący kwestie techniczne – we wdrażanie prawodawstwa Unii Europejskiej polegający na podnoszeniu poziomu interoperacyjności systemów kolejowych oraz w opracowywanie wspólnego podejścia do bezpieczeństwa europejskiego systemu kolei. Agencja powinna także pełnić rolę europejskiego organu odpowiedzialnego za wydawanie zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych i typów pojazdów, certyfikatów bezpieczeństwa dla przedsiębiorstw kolejowych oraz zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie". Ponadto powinna ona monitorować krajowe przepisy kolejowe oraz funkcjonowanie krajowych organów działających w obszarach interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei.

(6) Realizując swoje cele, Agencja powinna w pełni uwzględnić proces rozszerzenia Unii oraz szczególne ograniczenia dotyczące połączeń kolejowych z państwami trzecimi. Na Agencji powinna spoczywać wyłączna odpowiedzialność z tytułu powierzonych jej funkcji i uprawnień.

(7) Realizując swoje zadania, w szczególności w odniesieniu do opracowywania zaleceń, Agencja powinna w najszerszym możliwym stopniu korzystać z zewnętrznej wiedzy eksperckiej w dziedzinie kolei. Źródłem tej wiedzy powinni być głównie przedstawiciele sektora kolejowego i odpowiednich organów krajowych. Powinni oni wejść w skład kompetentnych i reprezentatywnych grup roboczych Agencji.

(8) Aby być w stanie przewidzieć skutki ekonomiczne dla sektora kolejowego oraz skutki społeczne, aby umożliwić innym podejmowanie świadomych decyzji oraz aby skuteczniej zarządzać priorytetami roboczymi i przydziałem zasobów w Agencji, Agencja powinna bardziej zaangażować się w działania związane z oceną skutków.

(9) Agencja powinna zapewniać niezależną i obiektywną pomoc techniczną, głównie na rzecz Komisji. Dyrektywa … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei] stanowi podstawę dla opracowywania i przeglądu technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI), podczas gdy dyrektywa … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei] stanowi podstawę dla opracowywania i przeglądu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) i wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST). Ciągłość prac

---

[3] Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1.

oraz systematyczny rozwój TSI, CSM i CST wymagają stałych ram technicznych oraz specjalistycznego organu, który dysponuje wyspecjalizowaną kadrą pracowników. W tym celu Agencja powinna być odpowiedzialna za przedstawianie Komisji zaleceń dotyczących sporządzania i przeglądu TSI, CSM i CST. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa oraz organy regulacyjne powinny również mieć możliwość zwrócenia się do Agencji o niezależną opinię techniczną.

(10) Przedsiębiorstwa kolejowe borykają się z różnymi trudnościami, składając wnioski o certyfikaty bezpieczeństwa we właściwych organach krajowych; do trudności tych należą przedłużające się procedury i zawyżone koszty, a także nierówne traktowanie, szczególnie w odniesieniu do nowych podmiotów. Certyfikaty wydawane w jednym państwie członkowskim nie są uznawane bezwarunkowo w pozostałych państwach członkowskich, co ma negatywne skutki dla jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Aby procedury wydawania przedsiębiorstwom kolejowym certyfikatów bezpieczeństwa stały się efektywniejsze i bezstronne, należy koniecznie doprowadzić do wprowadzenia jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa ważnego w całej Unii i wydawanego przez Agencję. Podstawę dla takiej zmiany stanowi zmieniona dyrektywa … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei].

(11) Obowiązująca obecnie dyrektywa 2008/57/WE przewiduje, w przypadku pojazdów kolejowych, wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji osobno w każdym państwie członkowskim, poza określonymi przypadkami. Grupa zadaniowa ds. zezwoleń dla pojazdów utworzona przez Komisję w 2011 r. omówiła kilka przypadków, w których producenci i przedsiębiorstwa kolejowe ponieśli straty z powodu nadmiernego czasu trwania i kosztu procesu wydawania zezwolenia, i zaproponowała szereg zmian. Ponieważ niektóre trudności wynikają ze złożoności obowiązującego obecnie procesu wydawania zezwolenia, należy go uprościć. Na każdy pojazd kolejowy powinno się wydawać tylko jedno zezwolenie, przy czym takie zezwolenie na wprowadzenie do obrotu dla pojazdów i typów pojazdów powinna wydawać Agencja. Takie rozwiązanie przyniosłoby namacalne korzyści dla sektora poprzez obniżenie kosztów i skrócenie czasu trwania procedury; jednocześnie zmniejszyłoby ono ryzyko potencjalnej dyskryminacji, zwłaszcza w odniesieniu do nowych przedsiębiorstw pragnących wejść na rynek kolejowy. Podstawę dla takiej zmiany stanowi zmieniona dyrektywa … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei].

(12) Aby kontynuować wdrażanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, w szczególności pod kątem zapewnienia odpowiednich informacji klientom przewozów towarowych i pasażerom, a przy tym uwzględniając obecny poziom zaangażowania Agencji, należy zwiększyć jej rolę w dziedzinie aplikacji telematycznych. W ten sposób możliwe będzie zapewnienie ich systematycznego rozwoju i sprawnego wdrażania.

(13) Uwzględniając znaczenie europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) dla sprawnego rozwoju jednolitego europejskiego obszaru kolejowego i dla jego bezpieczeństwa, a przy tym uwzględniając jego nierównomierny dotychczas rozwój, należy wzmocnić ogólną koordynację tego procesu na szczeblu unijnym. Dlatego też należy zwiększyć rolę Agencji w przedmiotowej dziedzinie, jako najbardziej kompetentnego organu unijnego, tak aby zapewnić systematyczny rozwój ERTMS, aby przyczynić się do zapewnienia zgodności wyposażenia ERTMS z obowiązującymi specyfikacjami, oraz aby zapewnić koordynowanie europejskich programów badawczych związanych z ERTMS z procesem opracowywania specyfikacji technicznych ERTMS. Ponadto aby zwiększyć efektywność i

bezstronność procedur wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie”, należy koniecznie doprowadzić do wprowadzenia jednolitego zezwolenia ważnego w całej Unii i wydawanego przez Agencję. Podstawę dla takiego rozwiązania stanowi zmieniona dyrektywa … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei].

(14) Zwyczajowo opłaty za wystawienie zezwoleń dla pojazdów i certyfikatów bezpieczeństwa pobierają właściwe organy krajowe. Wraz z przekazaniem kompetencji na szczebel Unii, Agencja powinna zostać uprawniona do pobierania opłat od wnioskodawców z tytułu wydawania certyfikatów i zezwoleń, o których mowa w powyższych motywach. Wysokość tych opłat powinna być równa lub niższa od obecnej średniej unijnej i powinna być określona w akcie delegowanym przyjmowanym przez Komisję.

(15) Celem nadrzędnym jest, aby państwa członkowskie przekazały Agencji swoje funkcje i zadania w sposób efektywny, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla bieżącego wysokiego poziomu bezpieczeństwa. Agencja powinna dysponować wystarczającymi zasobami do realizacji swoich nowych zadań, a harmonogram przydziału tych nowych zasobów powinien opierać się na wyraźnie określonym zapotrzebowaniu. Uwzględniając wiedzę ekspercką posiadaną przez organy krajowe, w szczególności krajowe organy ds. bezpieczeństwa, Agencji należy umożliwić właściwe wykorzystywanie tej wiedzy w procesie przyznawania stosownych zezwoleń i certyfikatów. W tym celu należy wspierać delegowanie ekspertów krajowych do Agencji.

(16) Dyrektywa … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei] i dyrektywa … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei] przewidują badanie środków krajowych pod kątem bezpieczeństwa i interoperacyjności oraz zgodności z regułami konkurencji. Ograniczają one także możliwość przyjmowania nowych przepisów krajowych przez państwa członkowskie. Obecny system, w ramach którego nadal obowiązuje znacząca liczba przepisów krajowych, może prowadzić do konfliktów z przepisami unijnymi i grozi brakiem wystarczającej przejrzystości oraz ukrytą dyskryminacją zagranicznych przedsiębiorstw, w szczególności małych i nowych. Aby doprowadzić do stworzenia systemu opartego na prawdziwie przejrzystych i bezstronnych zasadach na szczeblu unijnym, należy zintensyfikować stopniowy proces redukcji liczby przepisów krajowych. Na szczeblu unijnym niezbędna jest wykładnia oparta o niezależną i neutralną wiedzę ekspercką. W tym celu należy wzmocnić rolę Agencji.

(17) Procedury krajowych organów ds. bezpieczeństwa oraz notyfikowanych jednostek oceniających zgodność dotyczące funkcjonowania, organizacji i podejmowania decyzji w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei różnią się znacząco, co wpływa negatywnie na sprawne funkcjonowanie jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Negatywne skutki bywają szczególnie odczuwalne dla małych i średnich przedsiębiorstw, które chcą wejść na rynek kolejowy w innym państwie członkowskim. Dlatego też kluczowe jest wzmocnienie koordynacji z myślą o zwiększeniu harmonizacji na szczeblu unijnym. W tym celu Agencja powinna monitorować krajowe organy ds. bezpieczeństwa oraz notyfikowane jednostki oceniające zgodność poprzez kontrole i inspekcje.

(18) W dziedzinie bezpieczeństwa należy zapewnić jak największą przejrzystość oraz skuteczny przepływ informacji. Istotne znaczenie ma analiza wyników działalności, w oparciu o wspólne wskaźniki i z uwzględnieniem wszystkich stron w przedmiotowym

sektorze. Taką analizę należy przeprowadzać. Odnośnie do danych statystycznych niezbędna jest bliska współpraca z Eurostatem.

(19) Aby monitorować postępy czynione w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, Agencję należy zobowiązać do publikowania odpowiedniego sprawozdania co dwa lata. Uwzględniając posiadaną przez Agencję techniczną wiedzę ekspercką oraz jej bezstronność, Agencja powinna również wspierać Komisję w monitorowaniu wdrażania unijnego prawodawstwa z zakresu interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei.

(20) Należy podnieść poziom interoperacyjności sieci transeuropejskiej, a nowe projekty inwestycyjne wybierane do współfinansowania przez Unię powinny być zgodne z celem interoperacyjności określonym w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej[4]. Agencja jest właściwą instytucją, aby uczestniczyć w realizacji tych celów.

(21) Utrzymanie taboru kolejowego jest istotnym elementem systemu bezpieczeństwa. Nie istnieje prawdziwy europejski rynek utrzymania wyposażenia kolejowego, co wynika z braku systemu certyfikacji warsztatów odpowiedzialnych za utrzymanie. Sytuacja ta zwiększa koszty ponoszone przez sektor i skutkuje pustymi przebiegami. Należy zatem stopniowo rozwijać i modernizować europejski system certyfikacji warsztatów odpowiedzialnych za utrzymanie, a Agencja jest najwłaściwszym organem do przedstawiania Komisji propozycji właściwych rozwiązań.

(22) Kwalifikacje zawodowe maszynistów są ważnym czynnikiem bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w Unii. Są też warunkiem wstępnym swobodnego przepływu pracowników w branży kolejowej. Problem ten powinien zostać rozpatrzony przy uwzględnieniu istniejących ram dialogu społecznego. Agencja powinna zapewnić pomoc techniczną niezbędną dla uwzględnienia tego aspektu na szczeblu unijnym.

(23) Agencja powinna organizować i wspierać współpracę między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, krajowymi organami dochodzeniowymi i organizacjami reprezentatywnymi z sektora kolejowego działającymi na szczeblu europejskim, w celu promowania dobrych praktyk, wymiany istotnych informacji, zbierania danych dotyczących kolei oraz monitorowania ogólnych wyników w zakresie bezpieczeństwa systemu kolei.

(24) Aby zapewnić maksymalną przejrzystość i równy dostęp dla wszystkich do odpowiednich informacji, dokumenty przewidziane dla procesów interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei powinny być udostępniane publicznie. To samo dotyczy licencji, certyfikatów bezpieczeństwa i innych stosownych dokumentów kolejowych. Agencja powinna zapewnić efektywne środki wymiany i publikowania tego rodzaju informacji.

(25) Promowanie innowacji i badań w dziedzinie kolei to ważne zadanie, którego realizację powinna wspierać Agencja, uwzględniając jej reputację i pozycję. Jakakolwiek pomoc finansowa udzielana w ramach działalności Agencji w tym zakresie nie powinna prowadzić do zakłócenia przedmiotowego rynku.

(26) Aby zwiększyć efektywność unijnego wsparcia finansowego, jego jakość i zgodność z odpowiednimi przepisami technicznymi, Agencja – jako jedyny unijny organ o

[4] Dz.U. L 228 z 9.9.1996, s. 1.

uznanych kompetencjach w dziedzinie kolei – powinna odgrywać aktywną rolę w ocenie projektów kolejowych.

(27) Prawodawstwo dotyczące interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei oraz wytyczne wykonawcze lub zalecenia Agencji mogą być czasami trudne do zinterpretowania dla zainteresowanych stron lub powodować inne problemy. Właściwe i jednolite rozumienie tych aktów stanowi podstawowy warunek skutecznego wdrożenia prawodawstwa kolejowego oraz sprawnego funkcjonowania rynku kolejowego. Dlatego też Agencja powinna czynnie uczestniczyć w szkoleniach i działaniach objaśniających w tym zakresie.

(28) W celu właściwego wykonywania swoich zadań Agencja powinna posiadać osobowość prawną i autonomiczny budżet, finansowany głównie przez wkład unijny i przez honoraria i opłaty wnoszone przez wnioskodawców. Aby zapewnić niezależność Agencji pod kątem jej zarządzania i w wydawanych przez nią opiniach, zaleceniach i decyzjach, struktura Agencji powinna być przejrzysta, a pełna odpowiedzialność powinna spocząć na dyrektorze wykonawczym. Personel Agencji powinien być niezależny, a w strukturze zatrudnienia należy zachować właściwą równowagę między krótko- i długoterminowymi umowami, tak aby utrzymać strukturę merytoryczną organizacji i ciągłość jej działalności, prowadząc jednocześnie stałą niezbędną wymianę wiedzy eksperckiej z sektorem kolejowym.

(29) Aby zapewnić skuteczną realizację funkcji Agencji, państwa członkowskie i Komisja powinny być reprezentowane w Zarządzie, który powinien dysponować odpowiednimi uprawnieniami, w tym do ustanawiania budżetu i zatwierdzania rocznych i wieloletnich programów prac.

(30) Aby zagwarantować przejrzystość decyzji Zarządu, w jego posiedzeniach powinni uczestniczyć przedstawiciele zainteresowanych sektorów, ale bez prawa głosu, zastrzeżonego dla przedstawicieli organów publicznych, którzy podlegają instytucjom kontroli demokratycznej. Przedstawiciele sektora powinni być powoływani przez Komisję na podstawie ich reprezentatywności na szczeblu unijnym dla przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury, przemysłu kolejowego, związków zawodowych, klientów przewozów towarowych i pasażerów.

(31) Aby posiedzenia Zarządu były należycie przygotowane oraz aby mógł on korzystać z doradztwa w odniesieniu do podejmowanych decyzji, należy utworzyć Radę Wykonawczą, która pełnić będzie rolę doradczą.

(32) Stronom, których dotyczą decyzje podejmowane przez Agencję, należy zapewnić niezbędne, niezależne i bezstronne środki odwoławcze. Należy stworzyć właściwy mechanizm odwoławczy, aby możliwe było odwoływanie się od decyzji dyrektora wykonawczego do wyspecjalizowanej Komisji Odwoławczej, której decyzje mogą być z kolei zaskarżane do Trybunału Sprawiedliwości.

(33) Szersza perspektywa strategiczna dotycząca działalności Agencji pomogłaby skuteczniej planować jej zasoby i zarządzać nimi, oraz przyczyniłaby się do podniesienia jakości jej wyników. Dlatego też Zarząd powinien przyjąć i regularnie aktualizować wieloletni program prac, skonsultowawszy go wcześniej należycie z odpowiednimi zainteresowanymi stronami.

(34) Działania Agencji powinny być przejrzyste. Należy zapewnić sprawowanie skutecznej kontroli przez Parlament Europejski. W tym celu powinna istnieć możliwość przesłuchiwania dyrektora wykonawczego Agencji przez Parlament Europejski oraz konsultowania się z Parlamentem w sprawie wieloletniego programu prac. Agencja

powinna także stosować odpowiednie przepisy unijne dotyczące publicznego dostępu do dokumentów.

(35) Na przestrzeni minionych lat utworzono szereg nowych zdecentralizowanych agencji, w związku z czym władza budżetowa podjęła starania mające na celu zwiększenie przejrzystości i poziomu kontroli nad sposobem dysponowania funduszami Unii przyznawanymi tym agencjom, w szczególności w zakresie budżetowania pobieranych opłat, kontroli finansowej, uprawnień do udzielania absolutorium, składek emerytalnych i wewnętrznej procedury budżetowej (kodeks postępowania). W podobny sposób rozporządzenie nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF)[5] powinno być stosowane bez ograniczeń w stosunku do Agencji, która powinna przystąpić do międzyinstytucjonalnego porozumienia z dnia 25 maja 1999 r. zawartego między Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej i Komisją Wspólnot Europejskich, dotyczącego wewnętrznych dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych[6].

(36) Ponieważ cele proponowanych działań, czyli ustanowienie wyspecjalizowanego organu mającego formułować wspólne rozwiązania w sprawach dotyczących bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei, nie mogą zostać w wystarczającym stopniu zrealizowane przez państwa członkowskie ze względu na kolektywny charakter realizowanych zadań, Unia może przyjąć środki zgodnie z zasadą pomocniczości ustanowioną w art. 5 Traktatu, co umożliwi skuteczniejszą realizację tych celów na szczeblu unijnym. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, ujętą w tym samym artykule, niniejsze rozporządzenie nie wychodzi poza zakres niezbędny do osiągnięcia tych celów.

(37) Aby należycie określić wysokość honorariów i opłat, które ma prawo pobierać Agencja, należy przekazać Komisji uprawnienia do przyjęcia aktów zgodnie z art. 290 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej w odniesieniu do artykułów dotyczących wydawania i przedłużania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie", zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów i typów pojazdów, oraz certyfikatów bezpieczeństwa. Szczególnie ważne jest, aby w czasie prac przygotowawczych Komisja prowadziła stosowne konsultacje, w tym na poziomie ekspertów.
Przygotowując i opracowując akty delegowane, Komisja powinna zapewnić jednoczesne, terminowe i odpowiednie przekazywanie stosownych dokumentów Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

(38) Aby zapewnić wdrożenie art. 21 i 22 niniejszego rozporządzenia dotyczących badania projektów prawa krajowego i obowiązujących przepisów krajowych, Komisji należy przyznać uprawnienia wykonawcze.

(39) Aby zapewnić jednolite warunki wykonania art. 29, 30, 31 i 51 niniejszego rozporządzenia, Komisji należy przyznać uprawnienia wykonawcze. Uprawnienia te powinny być wykonywane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 182/2011 ustanawiającym przepisy i zasady ogólne dotyczące trybu kontroli przez państwa członkowskie wykonywania uprawnień wykonawczych przez Komisję.

---

[5] Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 1.
[6] Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 15.

(40) Konieczne jest wdrożenie określonych zasad dotyczących zarządzania Agencją, aby wypełnić wymagania wspólnego oświadczenia i wspólnego podejścia uzgodnionych w ramach międzyinstytucjonalnej grupy roboczej ds. agencji zdecentralizowanych UE w lipcu 2012 r., których celem jest usprawnienie działań agencji i zwiększenie ich skuteczności.

(41) Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw podstawowych i jest zgodne z zasadami uznanymi w szczególności w Karcie praw podstawowych Unii Europejskiej,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ 1

ZASADY

Artykuł 1

Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia Agencję Kolejową Unii Europejskiej (zwaną dalej „Agencją").

2. Niniejsze rozporządzenie przewiduje:

   a) ustanowienie Agencji i określenie jej zadań;

   b) określenie zadań państw członkowskich.

3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do:

   a) interoperacyjności w ramach systemu kolei Unii, o której mowa w dyrektywie ../../UE [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei];

   b) bezpieczeństwa systemu kolei Unii, o którym mowa w dyrektywie ../../UE [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei];

   c) przyznawania uprawnień maszynistom, o którym mowa w dyrektywie 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty [dyrektywa w sprawie maszynistów].

Artykuł 2

Status prawny

1. Agencja jest organem Unii i posiada osobowość prawną.

2. W każdym państwie członkowskim Agencja posiada najszerszy zakres zdolności prawnej, jaki można nadać osobie prawnej na mocy prawa danego państwa. W szczególności Agencja może nabywać lub zbywać ruchomości i nieruchomości, a także może występować jako strona w postępowaniach sądowych.

3. Agencję rep3rezentuje jej dyrektor.

Artykuł 3

Rodzaje działań Agencji

Agencja może:

a) wydawać zalecenia dla Komisji dotyczące stosowania art. 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 32, 31, 33 i 41;

b) wydawać zalecenia dla państw członkowskich dotyczące stosowania art. 21, 22 i 30;

c) wydawać opinie przeznaczone dla Komisji, zgodnie z art. 9, 21, 22 i 38, oraz dla odpowiednich organów w państwach członkowskich, zgodnie z art. 9;

d) wydawać decyzje zgodnie z art. 12, 16, 17 i 18;

e) wydawać opinie stanowiące akceptowalne sposoby spełnienia wymagań zgodnie z art. 15;

f) wydawać dokumenty techniczne zgodnie z art. 15;

g) wydawać sprawozdania z kontroli zgodnie z art. 29 i 30;

h) wydawać wytyczne i inne niewiążące dokumenty ułatwiające stosowanie przepisów dotyczących interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei zgodnie z art. 11, 15 i 24.

ROZDZIAŁ 2

METODY PRACY

Artykuł 4

Tworzenie grup roboczych i ich skład

1. Agencja powołuje określoną liczbę grup roboczych, których zadaniem jest opracowywanie zaleceń, dotyczących w szczególności technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI), wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) oraz wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

   Agencja może powoływać grupy robocze w innych należycie uzasadnionych przypadkach – na wniosek Komisji lub z własnej inicjatywy, po konsultacji z Komisją.

2. Agencja powołuje do grup roboczych specjalistów.

   Agencja powołuje do grup roboczych przedstawicieli mianowanych przez właściwe organy krajowe do tych grup roboczych, w których chcą one uczestniczyć.

   Agencja powołuje do grup roboczych przedstawicieli sektora kolejowego z wykazu, o którym mowa w ust. 3. Zapewnia ona należyty poziom reprezentacji tych sektorów branży oraz tych użytkowników, których mogą dotyczyć ewentualne środki proponowane przez Komisję na podstawie zaleceń skierowanych do niej przez Agencję.

   Agencja może, jeśli to konieczne, powołać do grup roboczych niezależnych specjalistów i przedstawicieli organizacji międzynarodowych uważanych za osoby kompetentne w przedmiotowej dziedzinie. Pracownicy Agencji nie mogą być powoływani do grup roboczych.

3. Każda z organizacji reprezentatywnych, o których mowa w art. 34, przekazuje Agencji wykaz najbardziej wykwalifikowanych ekspertów mianowanych jako ich przedstawiciele w poszczególnych grupach roboczych.

4. Jeżeli prace tych grup roboczych mają bezpośredni wpływ na warunki pracy, zdrowie i bezpieczeństwo pracowników branży, w pracach stosownych grup roboczych muszą uczestniczyć przedstawiciele organizacji pracowniczych na zasadzie pełnego członkostwa.

5. Koszty podróży i diety członków grup roboczych, w oparciu o regulamin i stawki przyjęte przez Zarząd, ponosi Agencja.

6. Grupom roboczym przewodniczy przedstawiciel Agencji.

7. Praca grup roboczych musi być przejrzysta. Zarząd ustanawia regulamin grup roboczych.

Artykuł 5

Konsultacje z partnerami społecznymi

Jeżeli prace przewidziane w art. 11, 12, 15 i 32 mają bezpośredni wpływ na kwestie społeczne lub warunki pracy pracowników branży, Agencja prowadzi konsultacje z partnerami społecznymi w ramach komitetu dialogu sektorowego ustanowionego na podstawie decyzji 98/500/WE[7].

Konsultacje te muszą zostać przeprowadzone zanim Agencja przedłoży swoje zalecenia Komisji. Agencja uwzględnia w należyty sposób wyniki tych konsultacji i jest każdorazowo gotowa do wyjaśnienia swych zaleceń. Opinie sformułowane przez komitet dialogu sektorowego zostają przekazane przez Agencję Komisji, a następnie przekazane przez Komisję komitetowi, o którym mowa w art. 75.

Artykuł 6

Konsultacje z klientami transportu kolejowego towarów i z pasażerami

Jeżeli prace przewidziane w art. 11 i 15 mają bezpośredni wpływ na klientów transportu kolejowego towarów i na pasażerów, Agencja prowadzi konsultacje z ich organizacjami przedstawicielskimi. Wykaz organizacji, z którymi należy się skonsultować, zostaje sporządzony przez Komisję z pomocą komitetu, o którym mowa w art. 75.

Konsultacje te muszą zostać przeprowadzone zanim Agencja przedłoży swoje wnioski Komisji. Agencja uwzględnia w należyty sposób wyniki tych konsultacji i jest każdorazowo gotowa do wyjaśnienia swoich wniosków. Opinie sformułowane przez przedmiotowe organizacje zostają przekazane przez Agencję Komisji, a następnie przekazane przez Komisję komitetowi, o którym mowa w art. 75.

[7] Decyzja Komisji 98/500/WE z dnia 20 maja 1998 r. w sprawie ustanowienia Komitetów Dialogu Sektorowego promujących dialog między partnerami społecznymi na szczeblu europejskim. (Dz.U. L 225 z 12.8.1998, s. 27).

Artykuł 7

Ocena skutków

1. Agencja przeprowadza ocenę skutków w odniesieniu do swoich zaleceń i opinii. Zarząd przyjmuje metodykę prowadzenia oceny skutków w oparciu o metodykę Komisji. Agencja jest w stałym kontakcie z Komisją, aby upewnić się, czy uwzględnia ona w należytym stopniu stosowne prace prowadzone przez Komisję.

2. Przed przystąpieniem do działania uwzględnionego w programie prac Agencja przeprowadza wstępną ocenę skutków, w ramach której przedstawia ona:

   a) kwestię, która wymaga rozstrzygnięcia, oraz możliwe rozwiązania;

   b) zakres, w jakim konieczne będzie podjęcie określonych działań, w tym wydanie zalecenia lub opinii przez Agencję;

   c) spodziewany wkład Agencji w rozwiązanie problemu.

   Ponadto każde działanie i każdy projekt w ramach programu prac poddawane są ocenie efektywności – z osobna i łącznie – tak aby budżet i zasoby Agencji zostały wykorzystane w najlepszy możliwy sposób.

3. Agencja może przeprowadzić ocenę *ex post* prawodawstwa, które powstało w wyniku przedstawionych przez nią zaleceń.

4. Państwa członkowskie przekazują Agencji dane niezbędne do przeprowadzenia oceny skutków.

Artykuł 8

Badania

Jeżeli realizacja zadań Agencji wymaga przeprowadzenia badań, Agencja zamawia takie badania i finansuje je z własnego budżetu.

Artykuł 9

Opinie

1. Na wniosek krajowych organów regulacyjnych, o których mowa w art. 55 dyrektywy 2012/34/UE [dyrektywa w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona)], Agencja wydaje opinie dotyczące aspektów bezpieczeństwa i interoperacyjności w tych kwestiach, na które zwrócono jej uwagę.

2. Na wniosek Komisji Agencja wydaje opinie w sprawie zmian do dowolnego aktu przyjętego na podstawie dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei] lub …[dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei], szczególnie w przypadku, gdy zasygnalizowano możliwość istnienia braków.

3. W odniesieniu do opinii, o których mowa w powyższych ustępach oraz w innych artykułach niniejszego rozporządzenia, Agencja – jeżeli nie uzgodniono inaczej – wydaje swoje opinie w terminie dwóch miesięcy. W terminie dwóch miesięcy Agencja udostępnia swoje opinie publicznie w wersji pozbawionej wszystkich poufnych danych handlowych.

Artykuł 10

Wizytacje w państwach członkowskich

1. W celu realizacji swoich zadań, w szczególności tych, o których mowa w art. 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 i 38, Agencja może – zgodnie ze strategią określoną przez Zarząd – przeprowadzać wizytacje w państwach członkowskich.
2. Agencja powiadamia zainteresowane państwo członkowskie o planowanej wizytacji, podając nazwiska oddelegowanych urzędników i datę rozpoczęcia wizytacji. Urzędnicy Agencji oddelegowani do przeprowadzenia wizytacji przeprowadzają ją po przedstawieniu decyzji dyrektora wykonawczego, w której określa się przedmiot i cel wizytacji.
3. Organy krajowe państw członkowskich ułatwiają pracę pracownikom Agencji.
4. Z każdej wizytacji Agencja przygotowuje sprawozdanie, które następnie przesyła Komisji i zainteresowanemu państwu członkowskiemu.
5. Treść powyższych ustępów nie narusza przepisów o inspekcjach, o których mowa w art. 29 ust. 6 i art. 30 ust. 6, a które realizowane są zgodnie z procedurą opisaną w tych przepisach.

ROZDZIAŁ 3

ZADANIA DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA KOLEI

Artykuł 11

Pomoc techniczna – zalecenia w dziedzinie bezpieczeństwa kolei

1. Agencja wydaje zalecenia dla Komisji dotyczące wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) oraz wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST) przewidzianych w art. 6 i 7 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei]. Agencja wydaje także zalecenia dla Komisji w sprawie okresowego przeglądu CSM i CST.
2. Agencja wydaje zalecenia dla Komisji – na wniosek Komisji lub z własnej inicjatywy – w sprawie innych środków w dziedzinie bezpieczeństwa.
3. Agencja może wydawać wytyczne i inne niewiążące dokumenty, aby usprawnić wdrażanie prawodawstwa dotyczącego bezpieczeństwa kolei.

Artykuł 12

Certyfikaty bezpieczeństwa

Agencja wystawia jednolite certyfikaty bezpieczeństwa zgodnie z art. 10 i 11 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei].

Artykuł 13

Utrzymanie pojazdów

1. Agencja służy Komisji pomocą w zakresie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie zgodnie z art. 14 ust. 6 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei].

2. Agencja wydaje zalecenie dla Komisji w świetle art. 14 ust. 7 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei].

3. Agencja ocenia wszelkie przepisy alternatywne, o których przyjęciu zdecydowano zgodnie z art. 15 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei], w sprawozdaniu, o którym mowa w art. 30 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 14

Transport kolejowy towarów niebezpiecznych

Agencja na bieżąco śledzi zmiany w prawodawstwie dotyczącym transportu kolejowego towarów niebezpiecznych w rozumieniu dyrektywy 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[8] oraz porównuje je z prawodawstwem dotyczącym interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, w szczególności pod kątem zasadniczych wymagań. Agencja służy Komisji pomocą w tym zakresie oraz może wydawać zalecenia na wniosek Komisji lub z własnej inicjatywy.

ROZDZIAŁ 4

ZADANIA DOTYCZĄCE INTEROPERACYJNOŚCI

Artykuł 15

Pomoc techniczna w dziedzinie interoperacyjności kolei

1. Agencja:

   a) wydaje zalecenia dla Komisji w sprawie TSI oraz ich przeglądu zgodnie z art. 5 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei];

   b) wydaje zalecenia dla Komisji w sprawie wzorów „unijnej" deklaracji weryfikacji i dokumentacji technicznej, która musi zostać do niej dołączona zgodnie z art. 15 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei];

   c) wydaje zalecenia dla Komisji w sprawie specyfikacji rejestrów i ich aktualizacji zgodnie z art. 43, 44 i 45 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei];

   d) wydaje opinie, które stanowią akceptowalne sposoby spełnienia wymagań dotyczące braków w TSI, zgodnie z art. 6 ust. 2 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei] i przekazuje je Komisji;

   e) wydaje opinie dla Komisji dotyczące wniosków o niestosowanie TSI składanych przez państwa członkowskie zgodnie z art. 7 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei];

   f) wydaje dokumentację techniczną zgodnie z art. 4 ust. 9 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei];

   g) wydaje zalecenia dla Komisji dotyczące warunków pracy całego personelu wykonującego zadania kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa.

2. W celu opracowania zaleceń, o których mowa w ust. 1 lit. a) i b), Agencja:

[8] Dz.U. L 260 z 30.9.2008, s. 13.

a) zapewnia dostosowanie TSI i specyfikacji rejestrów do postępu w dziedzinie techniki oraz do tendencji rynkowych i uwarunkowań społecznych;

b) zapewnia koordynację między rozwojem i aktualizacją TSI, z jednej strony, a opracowywaniem wszelkich norm europejskich niezbędnych dla interoperacyjności, z drugiej strony; utrzymuje przy tym stosowne kontakty z europejskimi organami normalizacyjnymi.

3. Agencja może wydawać wytyczne i inne niewiążące dokumenty, aby usprawnić wdrażanie prawodawstwa dotyczącego interoperacyjności kolei.

Artykuł 16

Zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów

Agencja wydaje zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych zgodnie z art. 20 dyrektywy …[dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei].

Artykuł 17

Zezwolenia na wprowadzenie do obrotu typów pojazdów

Agencja wydaje zezwolenia na wprowadzenie do obrotu typów pojazdów zgodnie z art. 22 dyrektywy …[dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei].

Artykuł 18

Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie”

Agencja wydaje zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie” zlokalizowanych lub eksploatowanych na terytorium Unii, zgodnie z art. 18 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei].

Artykuł 19

Aplikacje telematyczne

1. Agencja pełni rolę organu systemowego odpowiedzialnego za utrzymywanie specyfikacji technicznych dla aplikacji telematycznych, zgodnie z odpowiednimi TSI.

2. Agencja określa, publikuje i stosuje procedurę zarządzania wnioskami o zmiany w tych specyfikacjach. W tym celu Agencja ustanawia i prowadzi rejestr wniosków o zmiany w specyfikacjach aplikacji telematycznych i ich statusu.

3. Agencja opracowuje i utrzymuje narzędzia techniczne służące do zarządzania poszczególnymi wersjami specyfikacji aplikacji telematycznych.

4. Agencja służy Komisji pomocą w zakresie monitorowania wdrażania aplikacji telematycznych zgodnie z odpowiednimi TSI.

Artykuł 20

Wsparcie dla notyfikowanych jednostek oceniających zgodność

1. Agencja wspiera działania notyfikowanych jednostek oceniających zgodność, o których mowa w art. 27 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności

kolei]. Wsparcie to obejmuje w szczególności opracowanie wytycznych do celów oceny zgodności lub przydatności do stosowania składników interoperacyjności, o której mowa w art. 9 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei], i wytycznych dotyczących procedury weryfikacji WE, o której mowa w art. 10 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei].

2. Agencja wspiera współpracę notyfikowanych jednostek oceniających zgodność, w szczególności pełni rolę sekretariatu technicznego dla zespołu koordynacyjnego tych jednostek.

ROZDZIAŁ 5

ZADANIA DOTYCZĄCE PRZEPISÓW KRAJOWYCH

Artykuł 21

Badanie projektów przepisów krajowych

1. Agencja – w ciągu dwóch miesięcy od ich otrzymania – poddaje badaniu projekty przepisów krajowych przekazane jej zgodnie z:

   a) art. 8 ust. 2 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei],

   b) art. 14 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei].

2. Jeżeli po przeprowadzeniu badania, o którym mowa w ust. 1, Agencja uzna, że przepisy krajowe umożliwiają spełnienie zasadniczych wymagań interoperacyjności, przestrzeganie CSM oraz realizację CST, a także, iż nie prowadzą one do arbitralnej dyskryminacji ani do ukrytych ograniczeń w funkcjonowaniu transportu kolejowego między państwami członkowskimi, Agencja informuje Komisję i zainteresowane państwo członkowskie o pozytywnym wyniku przeprowadzonego badania. Komisja może zatwierdzić dany przepis w systemie informatycznym, o którym mowa w art. 23.

3. Jeżeli wynik badania, o którym mowa w ust. 1, jest negatywny, Agencja:

   a) wydaje zalecenie skierowane do zainteresowanego państwa członkowskiego, w którym uzasadnia, dlaczego dany przepis nie powinien wejść w życie lub być stosowany;

   b) informuje Komisję o negatywnym wyniku przeprowadzonego badania.

4. Jeżeli państwo członkowskie nie podjęło żadnych działań w ciągu 2 miesięcy od otrzymania zalecenia Agencji, o którym mowa w ust. 3 lit. a), Komisja – po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 3 lit. b), oraz po zapoznaniu się z argumentami zainteresowanego państwa członkowskiego – może przyjąć decyzję skierowaną do zainteresowanego państwa członkowskiego, w której domagać się będzie zmienienia przedmiotowego projektu przepisu, zawieszenia jego przyjęcia, wejścia w życie lub wdrożenia.

Artykuł 22

Badanie obowiązujących przepisów krajowych

1. Agencja – w ciągu dwóch miesięcy od ich otrzymania – poddaje badaniu przepisy krajowe przekazane jej zgodnie z art. 14 ust. 3 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei].

2. Jeżeli po przeprowadzeniu badania, o którym mowa w ust. 1, Agencja uzna, że przepisy krajowe umożliwiają spełnienie zasadniczych wymagań interoperacyjności, przestrzeganie CSM oraz realizację CST, a także, iż nie prowadzą one do arbitralnej dyskryminacji ani do ukrytych ograniczeń w funkcjonowaniu transportu kolejowego między państwami członkowskimi, Agencja informuje Komisję i zainteresowane państwo członkowskie o pozytywnym wyniku przeprowadzonego badania. Komisja może zatwierdzić dany przepis w systemie informatycznym, o którym mowa w art. 23.

3. Jeżeli wynik badania, o którym mowa w ust. 1, jest negatywny, Agencja:

   a) wydaje zalecenie skierowane do zainteresowanego państwa członkowskiego, w którym uzasadnia, dlaczego dany przepis powinien zostać zmieniony lub uchylony;

   b) informuje Komisję o negatywnym wyniku przeprowadzonego badania.

4. Jeżeli państwo członkowskie nie podjęło żadnych działań w ciągu 2 miesięcy od otrzymania zalecenia Agencji, o którym mowa w ust. 3 lit. a), Komisja – po otrzymaniu informacji, o której mowa w ust. 3 lit. b), oraz po zapoznaniu się z argumentami zainteresowanego państwa członkowskiego – może przyjąć decyzję skierowaną do zainteresowanego państwa członkowskiego, w której domagać się będzie zmienienia lub uchylenia przedmiotowego przepisu.

5. Procedurę opisaną w ust. 2 i 3 stosuje się odpowiednio w przypadkach, gdy Agencja dowiaduje się o jakichkolwiek przepisach krajowych, zgłoszonych lub nie, które są zbędne lub sprzeczne z CSM, CST, TSI lub wszelkim innym prawodawstwem unijnym w dziedzinie kolei.

Artykuł 23

System informatyczny wykorzystywany do celów zgłaszania i do klasyfikacji przepisów krajowych

1. Agencja tworzy specjalny system informatyczny zawierający przepisy krajowe, o których mowa w art. 21 ust. 1 i art. 22 ust. 1, oraz zarządza nim; Agencja udostępnia ten system zainteresowanym stronom i opinii publicznej.

2. Państwa członkowskie zgłaszają przepisy krajowe, o których mowa w art. 21 ust. 1 i art. 22 ust. 1, Agencji oraz Komisji poprzez system informatyczny, o którym mowa w ust. 1. Agencja publikuje te przepisy w przedmiotowym systemie, a sam system wykorzystuje do przekazywania informacji Komisji zgodnie z art. 21 i art. 22.

3. Agencja klasyfikuje zgłoszone przepisy krajowe zgodnie z art. 14 ust. 8 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei]. W tym celu wykorzystuje ona system, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu.

4. Agencja klasyfikuje przepisy krajowe zgłoszone zgodnie z art. 8 ust. 2 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei], uwzględniając zmiany w prawodawstwie UE. W tym celu Agencja opracowuje narzędzie zarządzania

przepisami wykorzystywane przez państwa członkowskie w celu uproszczenia ich systemów przepisów krajowych. Agencja wykorzystuje system, o którym mowa w ustępie pierwszym niniejszego artykułu, do opublikowania narzędzia zarządzania przepisami.

ROZDZIAŁ 6

ZADANIA DOTYCZĄCE EUROPEJSKIEGO SYSTEMU ZARZĄDZANIA RUCHEM KOLEJOWYM (ERTMS)

Artykuł 24

Organ systemowy ERTMS

1. Agencja pełni rolę organu systemowego odpowiedzialnego za utrzymywanie specyfikacji technicznych ERTMS.

2. Agencja określa, publikuje i stosuje procedurę zarządzania wnioskami o zmiany w tych specyfikacjach. W tym celu Agencja ustanawia i prowadzi rejestr wniosków o zmiany w specyfikacjach ERTMS i ich statusu.

3. Agencja zaleca przyjęcie nowej wersji specyfikacji technicznych ERTMS. Czyni tak jednak tylko, jeżeli wcześniejsza ich wersja została wdrożona w wystarczającym stopniu. Opracowywanie nowych wersji nie może wpływać negatywnie na stopień wdrożenia ERTMS, stabilność specyfikacji konieczną dla optymalizacji produkcji wyposażenia ERTMS, zwrot z inwestycji przedsiębiorstw kolejowych oraz efektywne planowanie wdrożenia ERTMS.

4. Agencja opracowuje i utrzymuje narzędzia techniczne do zarządzania poszczególnymi wersjami ERTMS w celu zapewnienia kompatybilności technicznej i operacyjnej między sieciami i pojazdami wyposażonymi w różne wersje oraz zapewnienia zachęt sprzyjających szybkiemu wdrażaniu obowiązujących wersji.

5. Zgodnie z art. 5 ust. 10 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei] Agencja zapewnia kompatybilność techniczną kolejnych wersji wyposażenia ERTMS z wcześniejszymi wersjami.

6. Agencja opracowuje i rozpowszechnia odpowiednie wytyczne użytkowe dla zainteresowanych stron oraz dokumentację wyjaśniającą dotyczące specyfikacji technicznych ERTMS.

Artykuł 25

Grupa robocza *ad-hoc* w ramach ERTMS, w skład której wchodzą notyfikowane jednostki oceniające zgodność

1. Agencja ustanawia grupę roboczą *ad-hoc* w ramach ERTMS, w skład której wchodzą notyfikowane jednostki oceniające zgodność, o której mowa w art. 27 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei], i przewodniczy jej pracom.

   Grupa robocza sprawdza, czy procedury oceny zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, o których mowa w art. 9 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei], i procedury weryfikacji WE, o

których mowa w art. 10 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei], realizowane przez notyfikowane jednostki oceniające zgodność, są stosowane w sposób jednolity.

2. Agencja przedstawia Komisji co dwa lata sprawozdanie z działalności grupy roboczej, o której mowa w ust. 1, w tym statystyki na temat obecności przedstawicieli notyfikowanych jednostek oceniających zgodność podczas posiedzeń grupy roboczej.

3. Agencja ocenia stosowanie procedury oceny zgodności składników interoperacyjności i procedury weryfikacji WE w odniesieniu do wyposażenia ERTMS i co dwa lata przedkłada sprawozdanie, w którym – w stosownych przypadkach – przedstawia Komisji propozycje wskazanych zmian.

Artykuł 26

Wspieranie kompatybilności technicznej i operacyjnej między pokładowymi i przytorowymi podsystemami ERTMS

1. Na wniosek przedsiębiorstw kolejowych Agencja może służyć im pomocą przy sprawdzaniu technicznej i operacyjnej kompatybilności między pokładowymi i przytorowymi podsystemami ERTMS przed dopuszczeniem pojazdu do eksploatacji.

2. Jeżeli Agencja uzna, że istnieje ryzyko wystąpienia technicznej i operacyjnej niekompatybilności między sieciami i pojazdami wyposażonymi w wyposażenie ERTMS w ramach konkretnego projektu ERTMS, może ona zwrócić się do właściwych podmiotów, w szczególności producentów, notyfikowanych jednostek oceniających zgodność, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury i krajowych organów ds. bezpieczeństwa, o dostarczenie wszelkich informacji dotyczących procedur zastosowanych do celów weryfikacji WE i dopuszczenia do eksploatacji, oraz warunków eksploatacji. Agencja informuje Komisję o istniejącym ryzyku, a w razie potrzeby zaleca Komisji właściwe środki.

Artykuł 27

Wspieranie wdrażania ERTMS i projektów ERTMS

1. Agencja monitoruje wdrażanie ERTMS zgodnie z planem wdrożenia określonym w decyzji 2012/88/UE[9] i monitoruje koordynację montażu ERTMS na odcinku transeuropejskich korytarzy transportowych oraz kolejowych korytarzy towarowych przewidzianych w rozporządzeniu (UE) nr 913/2010[10].

2. Agencja zapewnia podjęcie technicznych działań następczych w odniesieniu do finansowanych przez Unię projektów z zakresu wdrażania ERTMS, w tym – w stosownych przypadkach – przeprowadzenie analizy dokumentacji przetargowej na etapie zaproszenia do składania ofert. W razie potrzeby Agencja służy także pomocą beneficjentom środków unijnych, aby zapewnić pełną zgodność rozwiązań technicznych wdrażanych w ramach projektów z TSI dotyczącymi sterowania, a przez to ich pełną interoperacyjność.

[9] Dz.U. L 51 z 23.2.2012, s. 1.
[10] Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22.

Artykuł 28

Akredytacja laboratoriów

1. Agencja wspiera, w szczególności poprzez wydawanie odpowiednich wytycznych dla jednostek akredytujących, zharmonizowaną akredytację laboratoriów ERTMS zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008[11].

2. Agencja może uczestniczyć w roli obserwatora we wzajemnych ocenach wymaganych przez rozporządzenie (WE) nr 765/2008.

ROZDZIAŁ 7

ZADANIA DOTYCZĄCE MONITOROWANIA JEDNOLITEGO EUROPEJSKIEGO OBSZARU KOLEJOWEGO

Artykuł 29

Monitorowanie krajowych organów ds. bezpieczeństwa

1. Agencja monitoruje funkcjonowanie i proces podejmowania decyzji krajowych organów ds. bezpieczeństwa poprzez kontrole i inspekcje.

2. Agencja jest uprawniona do kontrolowania:

   a) zdolności krajowych organów ds. bezpieczeństwa do realizacji zadań związanych z bezpieczeństwem i interoperacyjnością kolei;

   b) skuteczności prowadzonego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa monitoringu systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez podmioty, o którym mowa w art. 16 dyrektywy […] [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei].

   Procedurę przeprowadzania kontroli przyjmuje Zarząd.

3. Agencja wydaje sprawozdania z kontroli i przesyła je do zainteresowanego krajowego organu ds. bezpieczeństwa oraz do Komisji. Każde sprawozdanie z kontroli zawiera w szczególności wykaz wszelkich braków stwierdzonych przez Agencję oraz zalecenia zmian.

4. Jeżeli Agencja uzna, że braki, o których mowa w ust. 3, uniemożliwiają zainteresowanemu krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa skuteczną realizację jego zadań w odniesieniu do bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei, zaleca ona takiemu krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa podjęcie właściwych kroków w terminie, którego długość określa się stosownie do wagi danego braku.

5. Jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie zgadza się z zaleceniem Agencji, o którym mowa w ust. 4, lub jeżeli krajowy organ ds. bezpieczeństwa nie podejmie żadnych działań w odpowiedzi na zalecenie Agencji w ciągu 3 miesięcy od jego otrzymania, Komisja może w ciągu sześciu miesięcy podjąć decyzję zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 75.

6. Agencja jest także uprawniona do przeprowadzania zapowiedzianych lub niezapowiedzianych inspekcji w krajowych organach ds. bezpieczeństwa, w celu

[11] Dz.U. L 218 z 13.8.2008, s. 30.

sprawdzenia określonych obszarów ich działalności i funkcjonowania, w szczególności w celu dokonania przeglądu dokumentacji, procesów i rejestrów związanych z ich zadaniami, o których mowa w art. 16 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei]. Inspekcje mogą być przeprowadzane na zasadzie *ad-hoc* lub zgodnie z planem opracowanym przez Agencję. Czas trwania inspekcji nie przekracza dwóch dni. Organy krajowe państw członkowskich ułatwiają pracę pracownikom Agencji. Agencja przekazuje Komisji sprawozdanie z każdej inspekcji.

Artykuł 30

Monitorowanie notyfikowanych jednostek oceniających zgodność

1. Agencja monitoruje notyfikowane jednostki oceniające zgodność poprzez wsparcie udzielane jednostkom akredytującym, kontrole i inspekcje, zgodnie z ust. 2-5.

2. Agencja wspiera zharmonizowaną akredytację notyfikowanych jednostek oceniających zgodność, w szczególności poprzez wydawanie jednostkom akredytującym odpowiednich wytycznych w sprawie kryteriów oceny i procedur pozwalających ustalić, czy jednostki notyfikowane spełniają wymagania, o których mowa w art. 27 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei], za pośrednictwem europejskiej infrastruktury akredytacji uznanej zgodnie z art. 14 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 339/93.

3. W przypadku notyfikowanych jednostek oceniających zgodność, które nie są akredytowane zgodnie z art. 24 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei] Agencja może skontrolować ich zdolność do spełnienia wymagań, o których mowa w art. 27 tej dyrektywy. Procedurę przeprowadzania kontroli przyjmuje Zarząd.

4. Agencja wydaje sprawozdania z kontroli obejmujące czynności, o których mowa w ust. 3, i przesyła je zainteresowanej notyfikowanej jednostce oceniającej zgodność oraz Komisji. Każde sprawozdanie z kontroli zawiera w szczególności opis wszelkich braków stwierdzonych przez Agencję oraz zalecenia zmian. Jeżeli Agencja uzna, że braki te uniemożliwiają zainteresowanej jednostce notyfikowanej skuteczną realizację jej zadań w odniesieniu do bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei, przyjmuje ona zalecenie, w którym domaga się, aby państwo członkowskie, w którym dana jednostka notyfikowana ma siedzibę, podjęło właściwe kroki w określonym terminie.

5. Jeżeli państwo członkowskie nie zgadza się z zaleceniem, o którym mowa w ust. 4, lub jeżeli jednostka notyfikowana nie podejmie żadnych działań w odpowiedzi na zalecenie Agencji w ciągu 3 miesięcy od jego otrzymania, Komisja może w ciągu sześciu miesięcy przyjąć opinię zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 75.

6. Agencja może, w tym we współpracy z odpowiednimi krajowymi jednostkami akredytującymi, przeprowadzać zapowiedziane lub niezapowiedziane inspekcje w notyfikowanych jednostkach oceniających zgodność, w celu sprawdzenia określonych obszarów ich działalności i funkcjonowania, w szczególności w celu dokonania przeglądu dokumentacji, certyfikatów i rejestrów związanych z ich zadaniami, o których mowa w art. 27 dyrektywy […] [dyrektywa w sprawie

interoperacyjności kolei]. Inspekcje mogą być przeprowadzane na zasadzie *ad-hoc* lub zgodnie z planem opracowanym przez Agencję. Czas trwania inspekcji nie przekracza dwóch dni. Notyfikowane jednostki oceniające zgodność ułatwiają pracę pracownikom Agencji. Agencja przekazuje Komisji sprawozdanie z każdej inspekcji.

Artykuł 31

Monitorowanie postępu prac w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństwa

1. Agencja, wraz z siecią krajowych organów dochodzeniowych, zbiera stosowne dane na temat wypadków i incydentów oraz monitoruje wkład krajowych organów dochodzeniowych w bezpieczeństwo całości systemu kolejowego.
2. Agencja monitoruje ogólne wyniki systemu kolejowego pod kątem bezpieczeństwa. Agencja może w szczególności zwrócić się o pomoc sieci, o których mowa w art. 34, w tym w zakresie zbierania danych. Agencja wykorzystuje także dane zebrane przez Eurostat i współpracuje z tą instytucją w celu uniknięcia powielania pracy i aby zapewnić spójność metodyczną między wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa a wskaźnikami stosowanymi w odniesieniu do innych rodzajów transportu.
3. Na wniosek Komisji Agencja wydaje zalecenia na temat sposobu zwiększenia interoperacyjności systemów kolejowych, w szczególności poprzez usprawnienie koordynacji między przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury lub między samymi zarządcami infrastruktury.
4. Agencja monitoruje postęp prac w zakresie interoperacyjności i bezpieczeństwa systemów kolejowych. Co dwa lata przekazuje ona Komisji i publikuje sprawozdanie z postępu prac w zakresie interoperacyjności i bezpieczeństwa w jednolitym europejskim obszarze kolejowym.
5. Na wniosek Komisji Agencja sporządza sprawozdania na temat stanu wdrożenia i stosowania prawodawstwa unijnego z zakresu bezpieczeństwa i interoperacyjności w danym państwie członkowskim.

ROZDZIAŁ 8

INNE ZADANIA

Artykuł 32

Personel kolejowy

1. Agencja realizuje odpowiednie zadania dotyczące personelu kolejowego określone w art. 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 i 37 dyrektywy 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady[12].
2. Komisja może zwrócić się do Agencji o wykonanie innych zadań dotyczących personelu kolejowego zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE.
3. Agencja konsultuje się z organami właściwymi w kwestiach dotyczących personelu kolejowego w związku z zadaniami, o których mowa w ust. 1 i 2. Agencja może wspierać współpracę między tymi organami, w tym poprzez organizowanie odpowiednich spotkań z ich przedstawicielami.

[12] Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.

Artykuł 33

Rejestry i ich dostępność

1. Agencja ustanawia i prowadzi europejskie rejestry przewidziane w art. 43, 44, i 45 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei]. Agencja pełni rolę organu systemowego w odniesieniu do wszystkich rejestrów i baz danych, o których mowa w dyrektywach w sprawie bezpieczeństwa, interoperacyjności i maszynistów. Do jej obowiązków w tym zakresie należy w szczególności:

   a) opracowywanie i utrzymywanie specyfikacji rejestrów;

   b) koordynowanie zmian w państwach członkowskich w odniesieniu do rejestrów;

   c) udzielanie wytycznych w sprawie rejestrów odpowiednim zainteresowanym stronom;

   d) wydawanie zaleceń dla Komisji odnośnie do zmian w specyfikacjach istniejących rejestrów oraz ewentualnej konieczności utworzenia nowych rejestrów.

2. Agencja udostępnia publicznie następujące dokumenty i rejestry przewidziane w dyrektywie … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei] i dyrektywie … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei]:

   a) deklaracje WE o weryfikacji podsystemów;

   b) deklaracje WE o zgodności składników interoperacyjności i deklaracje WE o przydatności do stosowania składników interoperacyjności;

   c) licencje wydane zgodnie z dyrektywą … [dyrektywa w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona)];

   d) certyfikaty bezpieczeństwa wydane zgodnie z art. 10 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei];

   e) raporty z dochodzeń przesłane Agencji zgodnie z art. 24 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei];

   f) przepisy krajowe zgłaszane Komisji zgodnie z art. 8 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei] oraz art. 14 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei];

   g) rejestry pojazdów, w tym w postaci linków do odpowiednich krajowych rejestrów;

   h) rejestry infrastruktury, w tym w postaci linków do odpowiednich krajowych rejestrów;

   i) europejski rejestr zezwoleń na wprowadzenie typów pojazdów do obrotu;

   j) rejestr wniosków o zmiany i planowanych zmian specyfikacji ERTMS;

   k) rejestr wniosków o zmiany i planowanych zmian specyfikacji TSI dla aplikacji telematycznych dla pasażerów (TAP) oraz aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych (TAF);

   l) rejestr oznaczeń posiadaczy pojazdów prowadzony przez Agencję zgodnie z TSI dotyczącymi funkcjonowania ruchu kolejowego i zarządzania nim;

m) sprawozdania dotyczące jakości wydawane zgodnie z art. 28 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007.

3. Rozwiązania praktyczne regulujące kwestię przesyłania dokumentów, o których mowa w ust. 2, są omawiane i uzgadniane przez państwa członkowskie i Komisję na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję.

4. Przesyłając dokumenty, o których mowa w ust. 2, zainteresowane podmioty mogą wskazywać, które dokumenty nie mogą zostać upublicznione ze względów bezpieczeństwa.

5. Krajowe organy odpowiedzialne za wydawanie licencji i certyfikatów, o których mowa w ust. 2 lit. c) i d), powiadamiają Agencję w terminie jednego miesiąca o każdej decyzji dotyczącej wydania, odnowienia, zmiany lub cofnięcia tych licencji i certyfikatów.

6. Agencja może włączyć do dostępnej publicznie bazy danych dowolny dokument publiczny lub link, który ma znaczenie dla celów niniejszego rozporządzenia, uwzględniając obowiązujące prawodawstwo unijne dotyczące ochrony danych.

Artykuł 34

Sieci krajowych organów ds. bezpieczeństwa, organów dochodzeniowych i organizacji reprezentatywnych

1. Agencja ustanawia sieć krajowych organów ds. bezpieczeństwa oraz sieć organów dochodzeniowych, o których mowa w art. 21 dyrektywy … [dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei]. Agencja zapewnia tym sieciom obsługę sekretariatu. Do zadań sieci należy w szczególności:

   a) wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei;

   b) promowanie dobrych praktyk;

   c) dostarczanie Agencji danych na temat bezpieczeństwa kolei, w szczególności danych dotyczących wspólnych wskaźników bezpieczeństwa.

   Agencja wspiera współpracę między przedmiotowymi sieciami, w szczególności może ona podjąć decyzję o organizacji wspólnych posiedzeń obu sieci.

2. Agencja ustanawia sieć organizacji reprezentatywnych z sektora kolejowego działających na szczeblu unijnym. Wykaz tych organów zostaje określony w akcie wykonawczym przyjętym przez Komisję zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 75. Agencja zapewnia sieci obsługę sekretariatu. Do zadań sieci należy w szczególności:

   a) wymiana informacji dotyczących bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei;

   b) promowanie dobrych praktyk;

   c) dostarczanie Agencji danych na temat bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei.

3. Sieci, o których mowa w ust. 1 i 2, mogą wydawać niewiążące opinie na temat projektów zaleceń, o których mowa w art. 9 ust. 2.

4. Agencja może ustanowić inne sieci z udziałem podmiotów lub organów odpowiadających za część systemu kolejowego.

5. Komisja może uczestniczyć w posiedzeniach sieci, o których mowa w niniejszym artykule.

Artykuł 35

Informowanie i popularyzacja wiedzy

Agencja informuje właściwe zainteresowane strony o europejskich ramach w zakresie prawodawstwa kolejowego, norm i wytycznych kolejowych oraz upowszechnia wśród nich wiedzę na ich temat, zgodnie ze stosownymi planami informowania i popularyzacji wiedzy przyjętymi przez Zarząd. Plany te są regularnie aktualizowane przez Zarząd w oparciu o analizę potrzeb.

Artykuł 36

Badania i wspieranie innowacji

1. Na wniosek Komisji Agencja bierze udział w działaniach badawczych w dziedzinie kolei na szczeblu Unii, w tym poprzez wspieranie odpowiednich służb Komisji i organizacji reprezentatywnych. Udział ten pozostaje bez uszczerbku dla innych działań badawczych na szczeblu Unii.
2. Komisja może powierzyć Agencji zadanie wspierania innowacji, w celu podniesienia poziomu interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, w szczególności korzystania z nowych technologii informatycznych oraz z systemów śledzenia i kontroli.

Artykuł 37

Pomoc udzielana Komisji

1. Na wniosek Komisji Agencja wspomaga ją we wdrażaniu prawodawstwa unijnego mającego na celu zwiększenie stopnia interoperacyjności systemów kolejowych i opracowanie wspólnego podejścia do bezpieczeństwa europejskiego systemu kolei.
2. Wsparcie to może obejmować:
   a) doradztwo techniczne w kwestiach wymagających szczególnej wiedzy eksperckiej;
   b) zbieranie informacji poprzez sieci, o których mowa w art. 34.

Artykuł 38

Pomoc przy ocenianiu projektów kolejowych

Bez uszczerbku dla odstępstw przewidzianych w art. 9 dyrektywy […] [dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei], Agencja – na wniosek Komisji – analizuje, pod kątem interoperacyjności i bezpieczeństwa, każdy projekt obejmujący projekt, budowę, odnowienie lub modernizację podsystemu, w sprawie którego złożono wniosek o finansowanie ze środków unijnych.

Agencja wydaje opinię na temat zgodności projektu z właściwym prawodawstwem z dziedziny interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei w terminie, którego długość uzgadnia z Komisją stosownie do znaczenia danego projektu i dostępności zasobów, przy czym termin ten nie może przekroczyć dwóch miesięcy.

Artykuł 39

Pomoc na rzecz państw członkowskich, państw kandydujących i zainteresowanych stron

1. Agencja – z własnej inicjatywy lub na wniosek Komisji, państwa członkowskiego, państwa kandydującego albo sieci, o których mowa w art. 34 – podejmuje się organizacji szkoleń i innych odpowiednich działań dotyczących stosowania i objaśniania prawodawstwa w dziedzinie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei oraz powiązanych produktów Agencji, takich jak rejestry, wytyczne lub zalecenia wykonawcze.

2. Charakter i zakres działań, o których mowa w ust. 1, określa Zarząd i uwzględnia go w programie prac.

Artykuł 40

Współpraca międzynarodowa

1. W zakresie niezbędnym do realizacji celów określonych w niniejszym rozporządzeniu oraz bez uszczerbku dla stosownych kompetencji państw członkowskich i instytucji unijnych, w tym Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych, Agencja może rozwijać kontakty i zawierać porozumienia administracyjne w organami nadzoru, organizacjami międzynarodowymi i administracjami państw trzecich kompetentnymi w kwestiach podlegających działalności Agencji, aby śledzić na bieżąco rozwój nauki i techniki oraz zapewnić promowanie prawodawstwa kolejowego i norm kolejowych Unii Europejskiej.

2. Porozumienia te nie mogą nakładać zobowiązań prawnych na Unię i jej państwa członkowskie, ani uniemożliwiać państwom członkowskim i ich właściwym organom zawierania dwustronnych lub wielostronnych porozumień z tymi organami nadzoru, organizacjami międzynarodowymi i administracjami państw trzecich. Przedmiotowe porozumienia oraz współpraca muszą zostać wcześniej omówione z Komisją, która otrzymuje na ich temat regularne sprawozdania.

3. Zarząd przyjmuje strategię w zakresie stosunków z państwami trzecimi lub organizacjami międzynarodowymi w kwestiach podlegających kompetencjom Agencji. Strategia ta zostaje uwzględniona w rocznym i wieloletnim programie prac Agencji, wraz z przeznaczonymi na nią zasobami.

Artykuł 41

Koordynacja w zakresie części zamiennych

Agencja uczestniczy w identyfikacji kolejowych części zamiennych, które potencjalnie mogą wymagać standardyzacji. W tym celu Agencja może ustanowić grupę roboczą, której celem jest koordynowanie działań zainteresowanych stron, i może nawiązać kontakty z europejskimi organami normalizacyjnymi. Agencja przedstawia Komisji odpowiednie zalecenia.

ROZDZIAŁ 9

STRUKTURA ORGANIZACYJNA AGENCJI

Artykuł 42

Struktura administracyjna i kierownicza

Strukturę administracyjną i kierowniczą Agencji tworzą:

a) Zarząd, który pełni funkcje określone w art. 47;

b) Rada Wykonawcza, która pełni funkcje określone w art. 49;

c) dyrektor wykonawczy, który wykonuje obowiązki określone w art. 50;

d) Komisja Odwoławcza, która wykonuje obowiązki określone w art. 54-56.

Artykuł 43

Skład Zarządu

1. W skład Zarządu wchodzi jeden przedstawiciel z każdego państwa członkowskiego oraz czterech przedstawicieli Komisji; każdy przedstawiciel posiada prawo głosu.

   W skład Zarządu wchodzi także sześciu przedstawicieli – bez prawa głosu – reprezentujących na szczeblu europejskim następujące grupy:

   a) przedsiębiorstwa kolejowe;

   b) zarządców infrastruktury;

   c) przemysł kolejowy;

   d) związki zawodowe;

   e) pasażerów;

   f) klientów przewozów towarowych.

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

2. Członkowie Zarządu i ich zastępcy zostają powołani na podstawie ich wiedzy na temat głównej działalności Agencji, z uwzględnieniem stosownych umiejętności z zakresu zarządzania, administracji i planowania budżetu. Wszystkie strony starają się ograniczyć rotację swoich przedstawicieli w Zarządzie, aby zapewnić ciągłość prac Zarządu. Wszystkie strony starają się osiągnąć równowagę pod względem liczby mężczyzn i kobiet wchodzących w skład Zarządu.

3. Państwa członkowskie i Komisja powołują swoich członków Zarządu oraz ich zastępców, którzy reprezentują danego członka pod jego nieobecność.

4. Kadencja członków trwa cztery lata i może zostać odnowiona.

5. W stosownych przypadkach udział przedstawicieli państw trzecich i jego warunki zostają uzgodnione w porozumieniach, o których mowa w art. 68.

Artykuł 44

Przewodniczący Zarządu

1. Zarząd wybiera, większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, przewodniczącego spośród przedstawicieli państw członkowskich oraz jego zastępcę spośród swoich członków.

   Zastępca przewodniczącego zastępuje przewodniczącego w przypadku, gdy ten ostatni nie może wykonywać swoich obowiązków.

2. Kadencja przewodniczącego i jego zastępcy trwa cztery lata i może zostać odnowiona. Jeżeli jednak w którymkolwiek momencie swojej kadencji tracą oni status członków Zarządu, ich kadencja także kończy się automatycznie w tym samym dniu.

Artykuł 45

Posiedzenia

1. Posiedzenia Zarządu zwoływane są przez przewodniczącego Zarządu. W posiedzeniach tych udział bierze dyrektor wykonawczy Agencji.

2. Posiedzenia Zarządu zwołuje się co najmniej dwa razy w roku. Zarząd zbiera się także na wniosek przewodniczącego, Komisji, na wniosek większości składu Zarządu lub jednej trzeciej przedstawicieli państw członkowskich w Zarządzie.

Artykuł 46

Głosowanie

Jeżeli niniejsze rozporządzenie nie stanowi inaczej, Zarząd podejmuje decyzje bezwzględną większością głosów członków uprawnionych do głosowania. Każdy z członków uprawnionych do głosowania ma jeden głos.

Artykuł 47

Funkcje Zarządu

1. Aby zapewnić wykonywanie zadań przez Agencję, Zarząd:

   a) przyjmuje roczne sprawozdanie dotyczące działalności Agencji za poprzedni rok, do dnia 1 lipca przekazuje je Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i Trybunałowi Obrachunkowemu oraz udostępnia je publicznie;

   b) corocznie przyjmuje, większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, po otrzymaniu opinii Komisji oraz zgodnie z art. 48, roczny program prac Agencji na nadchodzący rok oraz strategiczny wieloletni program prac;

   c) przyjmuje, większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, roczny budżet Agencji oraz pełni inne funkcje związane z tym budżetem, zgodnie z rozdziałem 10;

   d) ustanawia procedury podejmowania decyzji przez dyrektora wykonawczego;

   e) przyjmuje strategię w zakresie wizytacji zgodnie z art. 10;

   f) ustanawia regulamin wewnętrzny;

   g) przyjmuje i aktualizuje plany informowania i popularyzacji wiedzy, o których mowa w art. 35;

   h) przyjmuje procedury przeprowadzania kontroli, o których mowa w art. 29 i 30;

   i) zgodnie z ust. 2 wykonuje – w odniesieniu do pracowników Agencji – uprawnienia organu powołującego przyznane temu organowi w regulaminie pracowniczym oraz uprawnienia przyznane organowi uprawnionemu do zawierania umów o pracę w warunkach zatrudnienia innych pracowników („uprawnienia organu powołującego”);

j) przyjmuje odpowiednie przepisy wykonawcze do regulaminu pracowniczego i do warunków zatrudnienia innych pracowników zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 110 regulaminu pracowniczego;

k) powołuje dyrektora wykonawczego i może przedłużyć jego kadencję lub odwołać go ze stanowiska, większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, zgodnie z art. 62;

l) przyjmuje strategię zwalczania nadużyć finansowych, która jest proporcjonalna do istniejących zagrożeń i uwzględnia koszty i korzyści wynikające z podejmowanych środków;

m) zapewnia podjęcie odpowiednich działań następczych w odniesieniu do ustaleń i zaleceń wynikających z dochodzeń Europejskiego Urzędu ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) oraz z innych wewnętrznych lub zewnętrznych sprawozdań z kontroli i ocen;

n) przyjmuje przepisy, których celem jest zapobieganie konfliktom interesów i zarządzanie nimi, w odniesieniu do członków Zarządu i Komisji Odwoławczej.

2. Zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 110 regulaminu pracowniczego Zarząd przyjmuje – na podstawie art. 2 ust. 1 regulaminu pracowniczego i art. 6 warunków zatrudnienia innych pracowników – decyzję przekazującą odpowiednie uprawnienia organu powołującego dyrektorowi wykonawczemu i określającą warunki, zgodnie z którymi możliwe jest zawieszenie przekazania tych uprawnień. Dyrektor wykonawczy jest uprawniony do przekazywania tych uprawnień.

Wykonując przepisy powyższego akapitu, jeżeli wymagają tego szczególne okoliczności, Zarząd może – w drodze decyzji – zawiesić tymczasowo przekazanie uprawnień organu powołującego dyrektorowi wykonawczemu i uprawnienia przekazane przez niego oraz wykonywać je samodzielnie lub przekazać je jednemu ze swoich członków lub też członkowi personelu innemu niż dyrektor wykonawczy.

Artykuł 48

Roczne i wieloletnie programy prac

1. Zarząd Agencji przyjmuje program prac do dnia 30 listopada każdego roku, uwzględniając opinię Komisji, a następnie przekazuje go państwom członkowskim, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i sieciom, o których mowa w art. 34.

2. Program prac jest przyjmowany bez naruszenia rocznej procedury budżetowej Unii. Jeżeli w terminie 15 dni od daty przyjęcia programu prac Komisja wyrazi swoją dezaprobatę wobec programu, Zarząd ponownie analizuje program i przyjmuje go, z ewentualnymi zmianami, w terminie dwóch miesięcy w drugim czytaniu większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania, w tym wszystkich przedstawicieli Komisji, albo jednogłośnie głosami przedstawicieli państw członkowskich.

3. Program prac Agencji określa cele każdego przewidzianego działania. Zasadniczo każde działanie i każdy projekt są wyraźnie powiązane z zasobami niezbędnymi do ich realizacji, zgodnie z zasadami budżetowania zadaniowego i zarządzania kosztami działań oraz procedurą wstępnej oceny skutków przewidzianą w art. 7 ust. 2.

4. Zarząd – w razie potrzeby – zmienia przyjęty program prac w sytuacji, gdy Agencji powierza się nowe zadanie. Dodanie nowego zadania uwarunkowane jest

przeprowadzeniem analizy skutków, jakie niesie ono ze sobą pod kątem zasobów ludzkich i budżetowych, oraz może wiązać się z decyzją o opóźnieniu realizacji innych zadań.

5. Do dnia 30 listopada każdego roku Zarząd przyjmuje także i aktualizuje strategiczny wieloletni program prac . Uwzględnia się przy tym opinię Komisji. Projekt tego programu jest konsultowany z Parlamentem Europejskim i sieciami, o których mowa w art. 34. Przyjęty wieloletni program prac przekazywany jest państwom członkowskim, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i sieciom, o których mowa w art. 34.

Artykuł 49

Rada Wykonawcza

1. Zarząd jest wspierany przez Radę Wykonawczą.

2. Rada Wykonawcza opracowuje decyzje przyjmowane przez Zarząd. W sytuacji pilnej potrzeby Rada Wykonawcza podejmuje określone decyzje tymczasowe w imieniu Zarządu, w szczególności w kwestiach administracyjnych i budżetowych.

   Wraz z Zarządem zapewnia ona podjęcie odpowiednich działań następczych w odniesieniu do ustaleń i zaleceń wynikających z dochodzeń OLAF oraz z innych wewnętrznych lub zewnętrznych sprawozdań z kontroli i ocen.

   Nie naruszając obowiązków dyrektora wykonawczego określonych w art. 30, Rada Wykonawcza służy mu pomocą i doradztwem w zakresie wdrażania decyzji Zarządu, mając na uwadze wzmocnienie nadzoru nad zarządzaniem administracyjnym i budżetowym.

3. W skład Rady Wykonawczej wchodzi przewodniczący Zarządu, jeden przedstawiciel Komisji oraz [czterech] innych członków Zarządu. Członków Rady Wykonawczej i jej przewodniczącego powołuje Zarząd.

4. Kadencja członków Rady Wykonawczej trwa tyle samo, co kadencja członków Zarządu.

5. Posiedzenia Rady Wykonawczej zwołuje się co najmniej raz na trzy miesiące. Przewodniczący Rady Wykonawczej zwołuje dodatkowe posiedzenia na wniosek jej członków.

6. Zarząd ustanawia regulamin Rady Wykonawczej.

Artykuł 50

Obowiązki dyrektora wykonawczego

1. Agencja zarządzana jest przez dyrektora wykonawczego, który dysponuje pełną niezależnością w realizacji swoich zadań. Dyrektor wykonawczy odpowiada za podejmowane przez siebie działania przed Zarządem.

2. Nie naruszając uprawnień Komisji, Zarządu ani Rady Wykonawczej, dyrektor wykonawczy nie zwraca się o instrukcje ani ich nie przyjmuje od żadnego rządu ani jakiegokolwiek innego podmiotu.

3. Na wniosek Parlamentu Europejskiego dyrektor wykonawczy przedstawia mu sprawozdanie z realizacji powierzonych mu zadań. Rada może zwrócić się do

dyrektora wykonawczego o przedstawienie sprawozdania z realizacji powierzonych mu zadań.

4. Dyrektor wykonawczy jest prawnym przedstawicielem Agencji. Przyjmuje on decyzje, zalecenia, opinie i inne formalne akty Agencji.

5. Dyrektor wykonawczy jest odpowiedzialny za zarządzanie administracyjne Agencją oraz za realizację jej zadań określonych w niniejszym rozporządzeniu. W szczególności dyrektor wykonawczy jest odpowiedzialny za:

   a) bieżące kierowanie Agencją;

   b) wdrażanie decyzji przyjętych przez Zarząd;

   c) opracowywanie rocznego programu prac oraz strategicznego wieloletniego programu prac i przekazywanie ich do Zarządu po ich skonsultowaniu z Komisją;

   d) wdrażanie rocznego programu prac i strategicznego wieloletniego programu prac oraz – w miarę możliwości – odpowiadanie na wnioski o wsparcie ze strony Komisji w związku z zadaniami Agencji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

   e) przekazywanie Zarządowi sprawozdań z realizacji strategicznego wieloletniego programu prac;

   f) podejmowanie niezbędnych kroków, w szczególności przyjmowanie wewnętrznych instrukcji administracyjnych i publikowanie zarządzeń, celem zapewnienia działania Agencji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

   g) ustanowienie skutecznego systemu monitorowania celem porównania wyników pracy Agencji z jej celami operacyjnymi i ustanowienie systemu regularnych ocen zgodnego z uznanymi normami branżowymi;

   h) coroczne opracowywanie projektu sprawozdania ogólnego na podstawie systemów monitorowania i oceny, o których mowa w lit. g), oraz przekazywanie go Zarządowi;

   i) opracowywanie projektu preliminarza dochodów i wydatków Agencji na podstawie art. 58 i wykonywanie budżetu na podstawie art. 59;

   j) opracowywanie rocznego sprawozdania z działalności Agencji i przedstawianie go Zarządowi do oceny;

   k) opracowywanie planu działań następczych w odniesieniu do wniosków z retrospektywnych ocen i składanie sprawozdań z postępu prac przekazywanego dwa razy w roku Komisji;

   l) chronienie interesów finansowych Unii poprzez stosowanie środków zapobiegających nadużyciom finansowym, korupcji i wszelkim innym nielegalnym działaniom, poprzez skuteczne kontrole oraz – w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości – odzyskiwanie nienależycie wydatkowanych kwot, a także – w stosownych przypadkach – stosowanie skutecznych, proporcjonalnych i odstraszających kar administracyjnych i finansowych;

   m) opracowywanie strategii zwalczania nadużyć finansowych w Agencji i przedstawianie jej Zarządowi do zatwierdzenia;

n) opracowywanie projektu regulaminu finansowego Agencji przyjmowanego przez Zarząd zgodnie z art. 60 oraz przepisów wykonawczych do tego regulaminu.

Artykuł 51

Tworzenie Komisji Odwoławczych i ich skład

1. Agencja ustanawia co najmniej jedną Komisję Odwoławczą.
2. W skład Komisji Odwoławczej wchodzi przewodniczący i dwóch innych członków. Posiadają oni zastępców, którzy reprezentują ich w razie ich nieobecności.
3. Zarząd powołuje przewodniczącego, pozostałych członków i ich zastępców z listy zakwalifikowanych kandydatów ustanowionej przez Komisję.
4. W przypadku gdy Komisja Odwoławcza uzna, że wymaga tego charakter odwołania, może zwrócić się do Zarządu o powołanie dwóch dodatkowych członków i ich zastępców z listy, o której mowa w ust. 3.
5. Na wniosek Agencji Komisja ustanawia regulamin Komisji Odwoławczej, po przeprowadzeniu konsultacji z Zarządem i zgodnie z procedurą doradczą, o której mowa w art. 75.

Artykuł 52

Członkowie Komisji Odwoławczej

1. Kadencja członków Komisji Odwoławczej i ich zastępców trwa cztery lata i może zostać odnowiona.
2. Członkowie Komisji Odwoławczej są niezależni i nie mogą pełnić żadnych innych obowiązków w Agencji. Przy podejmowaniu swoich decyzji nie są oni związani żadnymi instrukcjami.
3. Członkowie Komisji Odwoławczej nie mogą zostać odwołani ani usunięci z listy zakwalifikowanych kandydatów w czasie trwania ich kadencji, chyba że istnieją poważne podstawy do takiego odwołania lub usunięcia, a Komisja, po uzyskaniu opinii Zarządu, podejmie decyzję o takim skutku.

Artykuł 53

Wyłączenie i wniosek o wyłączenie

1. Członkowie Komisji Odwoławczej nie mogą brać udziału w postępowaniu odwoławczym, jeżeli mają w nim jakikolwiek interes osobisty, jeżeli wcześniej byli zaangażowani jako przedstawiciele jednej ze stron postępowania, lub jeżeli uczestniczyli w podejmowaniu decyzji stanowiącej przedmiot postępowania odwoławczego.
2. Członkowie Komisji Odwoławczej, którzy uznają, że nie powinni brać udziału w postępowaniu odwoławczym ze względów, o których mowa w ust. 1 lub z innego powodu, informują Komisję Odwoławczą, która podejmuje odpowiednio decyzję o ich wykluczeniu.

Artykuł 54

Decyzje, od których przysługuje odwołanie

1. Do Komisji Odwoławczej można wnieść odwołanie od decyzji podjętych przez Agencję zgodnie z art. 12, 16, 17 i 18.

2. Odwołanie wniesione zgodnie z ust. 1 nie ma skutku zawieszającego. Agencja może jednakże zawiesić stosowanie decyzji, której dotyczy odwołanie, jeżeli uzna, że pozwalają na to okoliczności.

Artykuł 55

Osoby upoważnione do wniesienia odwołania, termin i wymagania formalne

1. Każda osoba fizyczna lub prawna może złożyć odwołanie od decyzji wydanej wobec tej osoby przez Agencję zgodnie z art. 12, 16, 17 i 18.

2. Odwołanie, wraz z jego uzasadnieniem, jest składane do Agencji w formie pisemnej w terminie dwóch miesięcy od powiadomienia osoby zainteresowanej o podjętej decyzji lub, w razie braku takiego powiadomienia, w terminie dwóch miesięcy od chwili, w której osoba ta dowiedziała się o tej decyzji.

Artykuł 56

Rozpatrywanie i rozstrzyganie odwołań

1. Badając odwołanie, Komisja Odwoławcza działa szybko i sprawnie. Tak często, jak to jest niezbędne, wzywa ona strony postępowania odwoławczego do wnoszenia – w określonym terminie – uwag do powiadomień, które do nich skierowała, lub do informacji pochodzących od innych stron postępowania odwoławczego. Strony postępowania odwoławczego są uprawnione do ustnego zgłaszania swoich uwag.

2. Komisja Odwoławcza może wykonywać odpowiednie uprawnienia, które wchodzą w zakres kompetencji Agencji, lub skierować daną sprawę do właściwego organu Agencji. Decyzja Komisji Odwoławczej jest dla niego wiążąca.

Artykuł 57

Skargi do Trybunału Sprawiedliwości

1. Skargi w sprawie unieważnienia decyzji Agencji podjętych zgodnie z art. 12, 16, 17 i 18 można wnosić do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyłącznie po wyczerpaniu wszystkich obowiązujących w Agencji procedur odwoławczych.

2. Agencja podejmuje wszelkie niezbędne środki w celu wykonania orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

ROZDZIAŁ 10

PRZEPISY FINANSOWE

Artykuł 58

Budżet

1. Preliminarze wszystkich dochodów i wydatków Agencji są opracowywane na każdy rok budżetowy, stosownie do roku kalendarzowego, i są określane w budżecie Agencji. Dochody i wydatki wzajemnie się równoważą.

2. Struktura dochodów Agencji jest następująca:

   a) wkład Unii;

   b) wszelkie wkłady państw trzecich biorących udział w pracach Agencji, zgodnie z przepisami art. 68;

   c) opłaty wnoszone przez wnioskodawców ubiegających się o certyfikaty i zezwolenia wydawane przez Agencję zgodnie z art. 12, 16, 17 i 18 oraz przez posiadaczy tych certyfikatów i zezwoleń;

   d) opłaty za publikacje, szkolenia i wszelkie inne usługi świadczone przez Agencję;

   e) wszelkie dobrowolne wkłady finansowe państw członkowskich, państw trzecich lub innych podmiotów, o ile wkład taki nie zagraża niezależności i bezstronności Agencji.

3. Wydatki Agencji obejmują nakłady związane z personelem, administracją, infrastrukturą i działalnością.

4. Dochody i wydatki wzajemnie się równoważą.

5. Każdego roku Zarząd, w oparciu o projekt sporządzony przez dyrektora wykonawczego zgodnie z zasadami budżetowania zadaniowego, opracowuje preliminarz przychodów i wydatków Agencji na następny rok budżetowy. Preliminarz ten zawiera projekt planu zatrudnienia i jest przekazywany Komisji przez Zarząd najpóźniej do dnia 31 stycznia.

6. Komisja przekazuje preliminarz Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (zwanym dalej władzą budżetową) wraz ze wstępnym projektem budżetu ogólnego Unii.

7. Na podstawie preliminarza Komisja wprowadza do wstępnego projektu budżetu ogólnego Unii wielkości szacunkowe, jakie uznaje za niezbędne dla planu zatrudnienia, oraz kwotę dotacji, którą ma zostać obciążony budżet ogólny, a następnie przedkłada ten projekt władzy budżetowej zgodnie z art. 314 Traktatu, wraz z opisem i uzasadnieniem wszelkich różnic między preliminarzem Agencji a kwotą dotacji, którą ma zostać obciążony budżet ogólny.

8. Władza budżetowa wydaje zgodę na przeznaczenie środków na dotację dla Agencji. Władza budżetowa przyjmuje plan zatrudnienia Agencji.

9. Zarząd przyjmuje budżet większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania. Budżet Agencji staje się ostateczny po ostatecznym przyjęciu budżetu ogólnego Unii. W stosownych przypadkach zostaje on odpowiednio dostosowany.

10. Zarząd powiadamia władzę budżetową, tak szybko, jak to możliwe, o swych zamiarach wdrożenia jakiegokolwiek projektu, który może mieć znaczące skutki finansowe dla budżetu, w szczególności każdego projektu odnoszącego się do majątku, takiego jak najem bądź zakup budynków. Informuje o nich także Komisję. Jeżeli organ władzy budżetowej powiadomił o swoim zamiarze przedstawienia opinii w sprawie projektu, przekazuje on swoją opinię Zarządowi w ciągu 6 tygodni po dacie zgłoszenia projektu.

Artykuł 59

Wykonanie budżetu i kontrola nad nim

1. Za wykonanie budżetu Agencji odpowiada jej dyrektor wykonawczy.

2. Najpóźniej do dnia 1 marca po zakończeniu każdego roku budżetowego księgowy Agencji przekazuje wstępne sprawozdanie rachunkowe księgowemu Komisji łącznie ze sprawozdaniem z zarządzania budżetem i finansami w odniesieniu do tego roku budżetowego. Księgowy Komisji konsoliduje wstępne sprawozdania rachunkowe instytucji i organów zdecentralizowanych zgodnie z art. 147 rozporządzenia (UE, Euratom) nr 966/2012 (ogólne rozporządzenie finansowe).

3. Najpóźniej do dnia 31 marca po zakończeniu każdego roku budżetowego księgowy Komisji przesyła wstępne sprawozdanie rachunkowe Agencji Trybunałowi Obrachunkowemu, łącznie ze sprawozdaniem z zarządzania budżetem i finansami za ten rok budżetowy. Sprawozdanie z zarządzania budżetem i finansami za dany rok budżetowy jest także przedkładane Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

   Trybunał Obrachunkowy sprawdza to sprawozdanie rachunkowe zgodnie z art. 287 Traktatu. Trybunał publikuje sprawozdanie z działalności Agencji każdego roku.

4. Po otrzymaniu uwag Trybunału Obrachunkowego dotyczących wstępnego sprawozdania rachunkowego Agencji, na podstawie art. 148 ogólnego rozporządzenia finansowego, dyrektor wykonawczy sporządza na własną odpowiedzialność końcowe sprawozdanie rachunkowe i przedkłada je Zarządowi do zaopiniowania.

5. Zarząd wydaje opinię na temat końcowego sprawozdania rachunkowego Agencji.

6. Dyrektor wykonawczy, najpóźniej do dnia 1 lipca po zakończeniu każdego roku budżetowego, przesyła końcowe sprawozdanie rachunkowe Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji oraz Trybunałowi Obrachunkowemu, wraz z opinią Zarządu.

7. Końcowe sprawozdanie rachunkowe jest publikowane.

8. Najpóźniej do dnia 30 września po zakończeniu każdego roku budżetowego dyrektor wykonawczy przesyła Trybunałowi Obrachunkowemu odpowiedź na jego uwagi. Odpowiedź tę przekazuje on także Zarządowi.

9. Dyrektor wykonawczy przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, na jego wniosek, wszelkie informacje niezbędne do sprawnego zastosowania procedury udzielania absolutorium za dany rok budżetowy, zgodnie z art. 165 ust. 3 ogólnego rozporządzenia finansowego.

10. Parlament Europejski, na zalecenie Rady stanowiącej większością kwalifikowaną, w terminie do dnia 30 kwietnia roku N+2 udziela absolutorium dyrektorowi wykonawczemu w związku z wykonaniem budżetu za rok N.

Artykuł 60

Regulamin finansowy

Przepisy finansowe mające zastosowanie wobec Agencji przyjmowane są przez Zarząd po ich skonsultowaniu z Komisją. Nie mogą one być niezgodne z rozporządzeniem (WE, Euratom) nr 2343/2002[13], chyba że taka niezgodność jest wyraźnie konieczna z punktu widzenia funkcjonowania Agencji, a Komisja wyda na nią uprzednią zgodę.

ROZDZIAŁ 11

PERSONEL

Artykuł 61

Przepisy ogólne

1. Regulamin pracowniczy urzędników Unii Europejskiej i warunki zatrudnienia innych pracowników Unii Europejskiej wraz z przepisami przyjętymi na mocy porozumienia między instytucjami Unii Europejskiej w celu nadania skuteczności temu regulaminowi pracowniczemu stosuje się do personelu Agencji.

2. W interesie służby Agencja zatrudnia:

   a) personel, który kwalifikuje się do zawarcia umowy na czas nieokreślony, oraz

   b) personel, który nie kwalifikuje się do zawarcia umowy na czas nieokreślony.

   Stosowne przepisy wykonawcze do niniejszego ustępu przyjmuje się zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 110 regulaminu pracowniczego.

3. Agencja, organizując swoje służby, podejmuje odpowiednie środki administracyjne, aby uniknąć wszelkich konfliktów interesów.

Artykuł 62

Dyrektor wykonawczy

1. Dyrektor wykonawczy zatrudniany jest w Agencji na czas określony, zgodnie z art. 2 lit. a) warunków zatrudnienia innych pracowników.

2. Dyrektor wykonawczy jest powoływany przez Zarząd z listy kandydatów zaproponowanej przez Komisję na podstawie otwartej i przejrzystej procedury doboru.

   Do celów zawarcia umowy w sprawie objęcia stanowiska dyrektora wykonawczego Agencję reprezentuje przewodniczący Zarządu.

   Przed powołaniem kandydat wybrany przez Zarząd może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego i do udzielenia odpowiedzi na pytania członków tej komisji.

[13] Rozporządzenie Komisji (WE, Euratom) nr 2343/2002 z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie ramowego rozporządzenia finansowego dotyczącego organów określonych w art. 185 rozporządzenia Rady (WE, Euratom) nr 1605/2002 w sprawie rozporządzenia finansowego mającego zastosowanie do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich (Dz.U. L 357 z 31.12.2002, s. 72).

3. Kadencja dyrektora wykonawczego trwa pięć lat. Przed upływem tego okresu Komisja przeprowadza ocenę, w której uwzględnia się ocenę pracy dyrektora wykonawczego oraz zadania i wyzwania stojące przed Agencją w przyszłości.

4. Zarząd – działając na wniosek Komisji, która uwzględnia ocenę, o której mowa w ust. 3 – może przedłużyć kadencję dyrektora wykonawczego jeden raz, na okres nie dłuższy niż pięć lat.

5. Zarząd informuje Parlament Europejski o zamiarze przedłużenia kadencji dyrektora wykonawczego. W miesięcznym okresie poprzedzającym przedłużenie jego kadencji dyrektor wykonawczy może zostać wezwany do złożenia oświadczenia przed właściwą komisją Parlamentu Europejskiego i do udzielenia odpowiedzi na pytania członków tej komisji.

6. Dyrektor wykonawczy, którego kadencja została przedłużona, nie może uczestniczyć w kolejnej procedurze doboru na to samo stanowisko na koniec całego okresu jego kadencji.

7. Dyrektor wykonawczy może zostać odwołany ze stanowiska jedynie na mocy decyzji Zarządu działającego na wniosek Komisji.

Artykuł 63

Oddelegowani eksperci krajowi i inny personel

Agencja może także korzystać z usług oddelegowanych ekspertów krajowych lub innego personelu niezatrudnionego przez Agencję na mocy regulaminu pracowniczego urzędników i warunków zatrudnienia innych pracowników.

Zarząd przyjmuje decyzję ustanawiającą zasady delegowania ekspertów krajowych do Agencji.

ROZDZIAŁ 12

PRZEPISY OGÓLNE

Artykuł 64

Przywileje i immunitety

Do Agencji i jej personelu stosuje się Protokół w sprawie przywilejów i immunitetów Unii Europejskiej.

Artykuł 65

Porozumienie w sprawie siedziby i warunki prowadzenia działalności

1. Niezbędne ustalenia dotyczące pomieszczeń, jakie należy Agencji zapewnić w przyjmującym państwie członkowskim, i obiektów udostępnianych przez to państwo członkowskie, a także przepisy szczególne mające zastosowanie do dyrektora wykonawczego, członków Zarządu, personelu Agencji i do członków ich rodzin w przyjmującym państwie członkowskim, określane są w porozumieniu w sprawie siedziby zawieranym między Agencją a przyjmującym państwem członkowskim po uzyskaniu zgody Zarządu i nie później niż w 2015 r.

2. Przyjmujące państwo członkowskie zapewnia najlepsze możliwe warunki gwarantujące prawidłowe funkcjonowanie Agencji, w tym wielojęzyczną edukację o charakterze europejskim i odpowiednie połączenia transportowe.

Artykuł 66

Odpowiedzialność

1. Odpowiedzialność kontraktową Agencji określa prawo mające zastosowanie do danej umowy.

2. Do wydawania wyroków na podstawie wszelkich klauzul arbitrażowych zamieszczonych w umowie zawartej przez Agencję właściwy jest Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

3. W przypadku odpowiedzialności pozakontraktowej Agencja, zgodnie z ogólnymi zasadami wspólnymi dla prawa państw członkowskich, naprawia wszelkie szkody spowodowane przez jej wydziały lub jej personel w trakcie wykonywania ich obowiązków.

4. Do rozstrzygania sporów dotyczących odszkodowania za szkody, o których mowa w ust. 3, właściwy jest Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Artykuł 67

Ustalenia językowe

1. W odniesieniu do Agencji stosuje się przepisy rozporządzenia nr 1 z dnia 15 kwietnia 1958 r. w sprawie określenia systemu językowego Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej[14].

2. Tłumaczenia związane z funkcjonowaniem Agencji są wykonywane przez Centrum Tłumaczeń dla Organów Unii Europejskiej.

Artykuł 68

Udział państw trzecich w pracach Agencji

1. Nie naruszając przepisów art. 40, Agencja jest otwarta na udział państw trzecich, w szczególności państw objętych zakresem europejskiej polityki sąsiedztwa, państw objętych polityką rozszerzenia oraz państw EFTA, które zawarły z Unią porozumienia, na mocy których państwa te przyjęły i stosują prawodawstwo unijne, lub równoważne z nim środki krajowe, w dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem.

2. Zgodnie z odpowiednimi postanowieniami porozumień, o których mowa w ust. 1, między Agencją a państwami trzecimi zawiera się porozumienia określające szczegółowe zasady udziału tych państw w pracach Agencji, w szczególności charakter i zakres takiego udziału. Porozumienia te obejmują postanowienia dotyczące wkładu finansowego i personalnego. Mogą też one przewidywać przedstawicielstwo, bez prawa głosu, w Zarządzie.

   Agencja podpisuje te porozumienia po otrzymaniu zgody Komisji oraz po ich skonsultowaniu z Zarządem.

[14] Dz.U. 17 z 6.10.1958, s. 385.

Artykuł 69

Współpraca z krajowymi organami i podmiotami

1. Agencja może zawierać porozumienia z odpowiednimi organami krajowymi, w szczególności z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa, oraz z innymi właściwymi podmiotami, w związku z wdrażaniem art. 12, 16, 17 i 18.

2. Porozumienia te mogą obejmować zlecenia realizacji części zadań Agencji przez organy krajowe, takich jak sprawdzanie i przygotowywanie dokumentacji, weryfikacja zgodności technicznej, przeprowadzanie wizytacji i opracowywanie badań technicznych.

3. Agencja zapewnia uwzględnienie w porozumieniach przynajmniej szczegółowego opisu zadań i warunków dotyczących wymaganych rezultatów, terminów ich realizacji oraz wysokości i harmonogramu płatności.

4. Porozumienia opisane w ust. 1, 2 i 3 nie naruszają ogólnej odpowiedzialności Agencji za realizację swoich zadań przewidzianych w art. 12, 16, 17 i 18.

Artykuł 70

Przejrzystość

Do dokumentów posiadanych przez Agencję stosuje się rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady[15].

Zarząd podejmuje środki praktyczne w celu wdrożenia rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 do dnia […] r.

Decyzje podjęte przez Agencję na mocy art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 mogą być przedmiotem skarg składanych do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich lub skarg wnoszonych do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, na mocy odpowiednio art. 228 i 263 Traktatu.

Przetwarzanie przez Agencję danych o charakterze osobowym podlega przepisom rozporządzenia (WE) nr 45/2001.

Artykuł 71

Przepisy bezpieczeństwa dotyczące ochrony informacji niejawnych

Agencja stosuje zasady bezpieczeństwa zawarte w przepisach bezpieczeństwa Komisji dotyczących ochrony informacji niejawnych UE (EUCI) oraz informacji nieklasyfikowanych szczególnie chronionych, zgodnie z załącznikiem do decyzji Komisji 2001/844/WE, EWWiS, Euratom z dnia 29 listopada 2001 r. zmieniającej jej regulamin wewnętrzny. Obejmują one, między innymi, przepisy dotyczące wymiany, przetwarzania i przechowywania tego rodzaju informacji.

Artykuł 72

Zwalczanie nadużyć finansowych

1. Aby wesprzeć zwalczanie nadużyć finansowych, korupcji i wszelkich innych nielegalnych działań na mocy rozporządzenia (WE) nr 1073/1999, w ciągu sześciu

[15] Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia Agencja przystępuje do porozumienia międzyinstytucjonalnego z dnia 25 maja 1999 r. dotyczącego wewnętrznych postępowań dochodzeniowych prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) i przyjmuje odpowiednie przepisy obowiązujące wszystkich jej pracowników, wykorzystując szablon zawarty w załączniku do tego porozumienia.

2. Trybunał Obrachunkowy jest uprawniony do przeprowadzania audytów, na podstawie dokumentacji i na miejscu, obejmujących wszystkich beneficjentów, wykonawców i podwykonawców, którzy otrzymują od Agencji środki unijne.

3. OLAF może prowadzić dochodzenia, w tym kontrole i inspekcje na miejscu, zgodnie z przepisami i procedurami określonymi w rozporządzeniu nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady[16] oraz w rozporządzeniu Rady (Euratom, WE) nr 2185/96[17] w celu ustalenia, czy w związku z dotacją lub kontraktem finansowanymi przez Agencję doszło do nadużycia finansowego, korupcji lub dowolnego innego nielegalnego działania ze skutkiem dla interesów finansowych Unii.

4. Nie naruszając przepisów ust. 1, 2 i 3, porozumienia o współpracy z państwami trzecimi i organizacjami międzynarodowymi, umowy, umowy o udzielenie dotacji i decyzje o udzieleniu dotacji przez Agencję zawierają przepisy wyraźnie uprawniające Trybunał Obrachunkowy i OLAF do przeprowadzania tego rodzaju audytów i dochodzeń, zgodnie z ich odpowiednimi kompetencjami.

ROZDZIAŁ 13

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 73

Akty delegowane dotyczące art. 12, 16, 17 i 18

1. Komisja jest uprawniona do przyjęcia aktów delegowanych zgodnie z art. 74 dotyczących honorariów i opłat pobieranych z tytułu stosowania art. 12, 16, 17 i 18.

2. Środki, o których mowa w ust. 1, określają w szczególności czynności, z tytułu których należne są honoraria i opłaty zgodnie z art. 12, 16, 17 i 18, kwoty honorariów i opłat oraz sposób ich uiszczania.

3. Honoraria i opłaty pobiera się za:

   a) wydawanie i przedłużanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie”, zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów i typów pojazdów, w tym ewentualne wskazanie zgodności z sieciami lub liniami;

   b) wydawanie i przedłużanie certyfikatów bezpieczeństwa;

   c) świadczenie usług, przy czym odzwierciedlają one rzeczywisty koszt każdego świadczenia;

   d) rozpatrywanie odwołań.

[16] Dz.U. L 136 z 31.5.1999, s. 1.
[17] Dz.U. L 292 z 15.11.1996, s. 2.

Wszelkie honoraria i opłaty są wyrażane i płatne w euro.

4. Kwoty honorariów i opłat ustala się na takim poziomie, by związane z nimi dochody były wystarczające do pokrycia pełnego kosztu wykonanych usług. W koszcie tym uwzględnia się w szczególności wszelkie wydatki Agencji związane z personelem zaangażowanym w realizację czynności, o których mowa w ust. 3, w tym proporcjonalne składki wnoszone przez pracodawcę na rzecz systemu emerytalnego. Jeżeli w wyniku świadczenia usług, z tytułu których pobierane są honoraria i opłaty, regularnie generowane jest dodatnie lub ujemne saldo środków, wysokość tych honorariów i opłat musi zostać obowiązkowo poddana weryfikacji.

Artykuł 74

Wykonywanie przekazanych uprawnień

1. Powierzenie Komisji uprawnień do przyjęcia aktów delegowanych podlega warunkom określonym w niniejszym artykule.

2. Uprawnienia do przyjęcia aktów delegowanych, o których mowa w art. 73, powierza się Komisji na czas nieokreślony od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

3. Przekazanie uprawnień, o którym mowa w art. 73, może zostać w dowolnym momencie odwołane przez Parlament Europejski lub przez Radę. Decyzja o odwołaniu kończy przekazanie określonych w niej uprawnień. Decyzja o odwołaniu staje się skuteczna od następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* lub w określonym w tej decyzji późniejszym terminie. Nie wpływa ona na ważność jakichkolwiek już obowiązujących aktów delegowanych.

4. Niezwłocznie po przyjęciu aktu delegowanego Komisja przekazuje go równocześnie Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

5. Akt delegowany przyjęty na podstawie art. 73 wchodzi w życie tylko wówczas, gdy Parlament Europejski albo Rada nie wyraziły sprzeciwu w terminie [dwóch miesięcy] od przekazania tego aktu Parlamentowi Europejskiemu i Radzie, lub gdy, przed upływem tego terminu, zarówno Parlament Europejski, jak i Rada poinformowały Komisję, że nie wniosą sprzeciwu. Termin ten przedłuża się o [dwa miesiące] z inicjatywy Parlamentu Europejskiego lub Rady.

Artykuł 75

Procedura komitetowa

Komisję wspomaga Komitet ustanowiony na mocy art. 21 dyrektywy 96/48/WE. Komitet ten jest komitetem w rozumieniu rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

W przypadku odesłania do niniejszego artykułu stosuje się art. 4 rozporządzenia (UE) nr 182/2011.

Artykuł 76

Ocena i przegląd

1. Przed upływem pięciu lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia a następnie co pięć lat Komisja zleca przeprowadzenie oceny skupiającej się w szczególności na

skutkach, skuteczności i efektywności działań Agencji oraz jej praktyk roboczych. W ocenie tej uwzględnia się w szczególności wszelkie potrzeby dokonania zmian w mandacie Agencji oraz skutki finansowe takich zmian.

2. Komisja przekazuje sprawozdanie z oceny wraz ze swoimi wnioskami dotyczącymi tego sprawozdania Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Zarządowi. Ustalenia poczynione w ramach tej oceny są udostępniane publicznie.

3. W ramach co drugiej oceny dokonuje się także oceny wyników osiągniętych przez Agencję z uwzględnieniem jej celów, mandatu i zadań.

Artykuł 77

Przepisy przejściowe

1. Agencja zastępuje Europejską Agencję Kolejową ustanowioną rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 i jest jej następcą prawnym, w odniesieniu do wszystkich praw własności, porozumień, obowiązków prawnych, umów o pracę, zobowiązań finansowych i odpowiedzialności.

2. Na zasadzie odstępstwa od art. 43 członkowie Rady Administracyjnej powołani na mocy rozporządzenia (WE) nr 881/2004 przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia pozostają na swoim stanowisku do czasu wygaśnięcia ich kadencji jako członkowie Zarządu.

   Na zasadzie odstępstwa od art. 49 dyrektor wykonawczy, który został powołany zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 881/2004 pozostaje na swoim stanowisku do czasu wygaśnięcia jego kadencji.

3. Na zasadzie odstępstwa od art. 61 wszystkie umowy o pracę obowiązujące w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia są honorowane do ich wygaśnięcia.

Artykuł 78

Uchylenie

Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 traci moc.

Artykuł 79

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego	*W imieniu Rady*
Przewodniczący	*Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK

OCENA SKUTKÓW FINANSOWYCH REGULACJI

1. STRUKTURA WNIOSKU/INICJATYWY

1.1. Tytuł wniosku/inicjatywy

Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 881/2004

1.2. Dziedzina(-y) polityki w strukturze ABM/ABB, której(-ych) dotyczy wniosek/inicjatywa[18]

06: Mobilność i transport

0602: Transport lądowy, lotniczy i morski

060208: Europejska Agencja Kolejowa (Agencja)

06020801: Europejska Agencja Kolejowa — Wkład do tytułów 1 i 2

06020802: Europejska Agencja Kolejowa — Wkład do tytułu 3

1.3. Charakter wniosku/inicjatywy

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **nowego działania będącego następstwem projektu pilotażowego/działania przygotowawczego**[19]

☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z **przedłużeniem bieżącego działania**

☐ Wniosek/inicjatywa dotyczy **działania, które zostało przekształcone pod kątem nowego działania**

1.4. Cele

1.4.1. Wieloletni(e) cel(e) strategiczny(-e) Komisji wskazany(-e) we wniosku/inicjatywie

Cele/wartość dodana dla UE zgodnie ze strategią „Europa 2020”:

Agencja przyczynia się do zapewnienia interoperacyjnego, bezpiecznego i zrównoważonego transportu kolejowego na rzecz gospodarki oraz obywateli UE. Jest to w pełni zgodne z trzema priorytetami strategii „Europa 2020”:

- inteligentny rozwój: rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacjach. Agencja wnosi swój wkład w opracowanie najwyższych możliwych norm technicznych dla pojazdów kolejowych i infrastruktury kolejowej, promując w ten sposób wiedzę i innowacje.

- rozwój zrównoważony: wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej. Agencja wnosi swój wkład w zwiększenie równowagi unijnego sektora transportu i jego przyjazności dla środowiska, dzięki czemu ogranicza poziom emisji i zużycia energii. Transport kolejowy przyczyni się do realizacji celów „20/20/20” w zakresie

[18] ABM: Zarządzanie kosztami działań – ABB: budżetowanie zadaniowe.

[19] O którym mowa w art. 49 ust. 6 lit. a) lub b) rozporządzenia finansowego.

klimatu i energii oraz flagowej inicjatywy „Europa efektywnie korzystająca z zasobów”. Agencja odegra swoją rolę w realizacji strategii na poziomie sektorowym;

- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu: wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną. W odniesieniu do regionów peryferyjnych i ich połączeń z centralnymi ośrodkami, transport kolejowy stanowi kluczowy element zapewniający spójność terytorialną. Zapewnia on przystępny cenowo i zrównoważony środek transportu dla znacznej części społeczeństwa, przyczyniając się w ten sposób do zwiększenia mobilności społeczeństwa i liczby dostępnych miejsc pracy i pomagając zlikwidować przepaść między biednymi i bogatymi regionami i państwami w UE.

1.4.2. Cel(e) szczegółowy(-e) i działanie(-a) ABM/ABB, których dotyczy wniosek/inicjatywa

Pozycja w budżecie: 06 02

Działanie(-a) ABM/ABB, którego(-ych) dotyczy wniosek/inicjatywa: 060208 Europejska Agencja Kolejowa:

- 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 02 – Europejska Agencja Kolejowa – subwencja w ramach tytułu III (wydatki operacyjne)

Cele szczegółowe:

Cel szczegółowy nr 1: zwiększenie efektywności kolejowych procedur certyfikacji bezpieczeństwa i udzielania zezwoleń poprzez wydawanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, zezwoleń na wprowadzenie pojazdów do obrotu i zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie” ważnych w całej UE, oraz zapewnienie braku dyskryminacji.

Cel szczegółowy nr 2: zwiększenie spójności unijnych ram kolejowych poprzez monitorowanie krajowych organów kolejowych i zmniejszenie liczby krajowych przepisów kolejowych.

Cel szczegółowy nr 3: skuteczniejsze wdrażanie i stosowanie unijnego prawodawstwa kolejowego poprzez zwiększenie wsparcia dla Komisji, państw członkowskich i zainteresowanych stron.

Cel szczegółowy nr 4: wspieranie Komisji przy tworzeniu i aktualizacji wtórnego prawodawstwa kolejowego w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństwa, w tym rozwijanie wspólnego podejścia do bezpieczeństwa.

Cel szczegółowy nr 5: zapewnienie spójnego rozwoju ERTMS w UE i promowanie ERTMS poza granicami UE.

Cel szczegółowy nr 6: zapewnienie odpowiedniej certyfikacji maszynistów i inne powiązane zadania, zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE.

Cel szczegółowy nr 7: utrzymywanie i aktualizacja publicznych rejestrów i baz danych dotyczących interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei.

1.4.3. Oczekiwany(-e) wynik(i) i wpływ

Należy wskazać, jakie efekty przyniesie wniosek/inicjatywa beneficjentom/grupie docelowej.

Wyniki powiązane z celami szczegółowymi:

Wyniki celu szczegółowego nr 1: obniżenie kosztów po stronie wnioskodawców i skrócenie czasu wydawania certyfikatów bezpieczeństwa, zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów i zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie"; identyczne warunki dla wszystkich wnioskodawców w UE; zapewnienie niedyskryminacji przedsiębiorców.

Wyniki celu szczegółowego nr 2: harmonizacja stosowania prawodawstwa kolejowego UE i praktyk organów krajowych; zwiększenie klarowności i przejrzystości wymagań prawnych i warunków prowadzenia działalności w UE poprzez redukcję ilości niepotrzebnych przepisów; w obu przypadkach ogranicza się możliwość stosowania praktyk dyskryminacyjnych wobec przedsiębiorców.

Wyniki celu szczegółowego nr 3: zwiększenie zrozumienia prawodawstwa kolejowego wśród zainteresowanych stron i państw członkowskich, co doprowadzi do sprawniejszego funkcjonowania jednolitego europejskiego obszaru kolejowego; dzięki temu poszczególne służby Komisji będą skuteczniejsze i efektywniejsze.

Wyniki celu szczegółowego nr 4: zwiększenie poziomu interoperacyjności jednolitego europejskiego obszaru kolejowego przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa, co oznacza korzyści dla przedsiębiorstw kolejowych, klientów i pasażerów.

Wyniki celu szczegółowego nr 5: systematyczne wdrażanie ERTMS w UE z zachowaniem zgodności stosownego wyposażenia z obowiązującymi specyfikacjami; promowanie norm ERTMS poza granicami UE.

Wyniki celu szczegółowego nr 6: równe traktowanie maszynistów w całej UE.

Wyniki celu szczegółowego nr 7: zainteresowane strony, państwa członkowskie i opinia publiczna zyskają przejrzysty obraz istotnych danych dotyczących interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei.

1.4.4. Wskaźniki wyników i wpływu

Należy określić wskaźniki, które umożliwią monitorowanie realizacji wniosku/inicjatywy.

Wskaźniki celu szczegółowego nr 1:

- liczba wydanych certyfikatów bezpieczeństwa;

- liczba wydanych zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu;

- liczba wydanych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie".

Wskaźniki celu szczegółowego nr 2:

- liczba wydanych sprawozdań z kontroli organów krajowych;

- liczba wycofanych przepisów krajowych;

- liczba przepisów krajowych uznanych za przyjęte na zasadzie wzajemności;

- inne wyniki związane z kontrolą i monitorowaniem.

Wskaźniki celu szczegółowego nr 3:

- liczba sprawozdań oceniających wdrożenie ustawodawstwa kolejowego;

- liczba ocenionych projektów kolejowych;

- liczba zorganizowanych wydarzeń informacyjnych i szkoleniowych (warsztatów, konferencji);

- liczba wydanych dokumentów interpretacyjnych;

- liczba przeprowadzonych wizytacji służących wsparciu wdrażania przepisów;

- inne wyniki związane ze zwiększeniem pomocy.

Wskaźniki celu szczegółowego nr 4:

- liczba przesłanych Komisji zaleceń dotyczących nowych technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI);

- liczba przesłanych Komisji zaleceń dotyczących zmiany technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI);

- liczba przesłanych Komisji zaleceń dotyczących nowych wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM);

- liczba przesłanych Komisji zaleceń dotyczących zmiany wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM);

- liczba opinii przedstawionych Komisji, państwom członkowskim i innym zainteresowanym stronom;

- liczba wydanych ocen skutków i analiz kosztów i korzyści;

- inne wyniki związane ze zwiększeniem interoperacyjności i bezpieczeństwa.

Wskaźniki celu szczegółowego nr 5:

- liczba wydanych zaleceń dotyczących zmian i nowych wersji ERTMS;

- liczba przekazanych Komisji sprawozdań oceniających wdrożenie procedury oceny zgodności oraz procedury weryfikacji WE wyposażenia ERTMS;

- liczba przesłanych Komisji zaleceń dotyczących niezgodności technicznych projektów ERTMS;

- inne wyniki związane z zapewnieniem spójnego rozwoju i wdrażania ERTMS.

Wskaźniki celu szczegółowego nr 6:

- liczba maszynistów certyfikowanych zgodnie z dyrektywą w sprawie maszynistów;

- inne wyniki związane z harmonizacją warunków dotyczących maszynistów.

Wskaźniki celu szczegółowego nr 7:

- liczba utworzonych i zarządzanych publicznych baz danych i rejestrów;

- inne wyniki związane z przejrzystością danych kolejowych.

1.5. Uzasadnienie wniosku/inicjatywy

1.5.1. Potrzeba(-y), która(-e) ma(-ją) zostać zaspokojona(-e) w perspektywie krótko- lub długoterminowej

Umożliwienie ERA podjęcia nowych czynności i dalszej realizacji bieżących zadań, które stanowią niezbędny warunek osiągnięcia pełnej interoperacyjności i bezpieczeństwa na wewnętrznym rynku kolejowym (jednolitym europejskim obszarze kolejowym).

1.5.2. Wartość dodana z tytułu zaangażowania Unii Europejskiej

Bieżący poziom zaangażowania UE (zadania Europejskiej Agencji Kolejowej) określono w rozporządzeniu w sprawie ustanowienia ERA nr 881/2004. Ponadto na mocy dyrektyw 2004/49/WE, 2008/57/WE i 2007/59/WE Agencji – bezpośrednio lub pośrednio – powierzono dodatkowe zadania. Podobnie wpływ na działalność i pracę ERA miało szereg aktów prawodawstwa wtórnego przyjętych przez Komisję na mocy wymienionych powyżej dyrektyw, w szczególności TSI, CSM i CST. Celem niniejszego rozporządzenia jest połączenie wszystkich bieżących zadań Agencji w ramach jednego aktu prawnego oraz rozszerzenie roli ERA na te obszary, w przypadku których jest to uzasadnione.

Zgodnie z białą księgą w sprawie transportu z 2011 r. (Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu) oraz wynikami oceny skutków towarzyszącej niniejszej inicjatywie, przedmiotowy wniosek zapewnia dodatkową wartość dodaną na szczeblu UE poprzez eliminację barier technicznych i administracyjnych istniejących w sektorze kolejowym, w szczególności poprzez:

- zwiększenie efektywności (taniej i szybciej) i bezstronności procesu przyznawania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym poprzez przeniesienie ich na szczebel UE;

- zwiększenie spójności kolejowego prawodawstwa UE i stopnia jego stosowania poprzez umożliwienie Agencji monitorowania funkcjonowania organów krajowych działających w obszarach interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei;

- wspieranie przyspieszenia postępów w kierunku prawdziwie wspólnych unijnych norm kolejowych poprzez intensyfikację działań ERA na rzecz zmniejszenia liczby krajowych przepisów kolejowych;

- poprawę wykorzystania środków UE na koleje (TEN, Fundusz Spójności, fundusze strukturalne, programy badawcze itd.).

Zaangażowanie UE za pośrednictwem ERA zapewnia wysoki poziom wartości dodanej dzięki:

- wykorzystaniu wyspecjalizowanej struktury i wykwalifikowanego personelu, częściowo już dostępnych;

- wykorzystaniu pozytywnych doświadczeń z wypróbowanymi i sprawdzonymi metodami (na przykład wykorzystanie istniejącej i funkcjonującej sieci krajowych organów ds. bezpieczeństwa);

- jej wysoce cenionej przez zainteresowane strony obiektywności i bezstronności.

1.5.3. Główne wnioski wyciągnięte z podobnych działań

Zarówno ocena rozporządzenia w sprawie ERA i funkcjonowania Agencji (2009-2010), jak i ogólna ocena agencji UE z 2009 r. wykazały, że działanie Agencji zapewnia wartość dodaną.

Celem niniejszej inicjatywy jest zastosowanie (poprzez zmianę rozporządzenia w sprawie ERA) zaleceń wynikających z procesu oceny ERA, zaleceń Trybunału Obrachunkowego, służb audytu wewnętrznego oraz uwzględnienie wspólnego oświadczenia Komisji, Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zdecentralizowanych agencji, w szczególności w odniesieniu do struktury wewnętrznej, zarządzania i funkcjonowania.

1.5.4. Spójność z innymi właściwymi instrumentami oraz możliwa synergia

Wniosek jest zgodny z białą księgą w sprawie transportu z 2011 r., w szczególności z inicjatywami 1 i 19 z tej księgi

- „Wprowadzenie jednolitego zezwolenia dla typu pojazdu oraz jednolitego świadectwa bezpieczeństwa przedsiębiorstwa kolejowego poprzez wzmocnienie roli Europejskiej Agencji Kolejowej (ERA)".

-„Zwiększenie roli Europejskiej Agencji Kolejowej w dziedzinie bezpieczeństwa kolei, w szczególności jej nadzoru nad krajowymi środkami bezpieczeństwa podejmowanymi przez krajowe organy bezpieczeństwa oraz ich stopniową harmonizacją".

Jest on zgodny z prawodawstwem i polityką UE w zakresie interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, w szczególności z dyrektywą 2004/49 (dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) i 2008/57 (dyrektywa w sprawie interoperacyjności kolei), które także zostaną zmienione w ramach niniejszej inicjatywy. Wszystkie trzy zmienione akty są wzajemnie powiązane, a ich celem jest usunięcie pozostałych przeszkód administracyjnych i technicznych, w szczególności poprzez ustanowienie wspólnego podejścia do przepisów o bezpieczeństwie i interoperacyjności, aby zwiększyć korzyści skali dla przedsiębiorstw kolejowych działających w całej UE, redukując koszty administracyjne i przyspieszając procedury administracyjne, a jednocześnie unikając ukrytej dyskryminacji.

Ponadto niniejsza inicjatywa stanowi część szerszego czwartego pakietu kolejowego, którego celem będą – obok celów opisanych powyżej – otwarcie krajowego rynku kolejowych przewozów pasażerskich i optymalizacja zarządzania infrastrukturą; oczekuje się efektu synergii, w szczególności w odniesieniu do ograniczenia dyskryminacji w kwestii dostępu do infrastruktury, dzięki czemu zmniejszone zostaną bariery utrudniające dostęp nowym podmiotom.

Do istotnego efektu synergii dochodzi także między zmienionymi zadaniami ERA i zadaniami Agencji Wykonawczej ds. Transeuropejskiej Sieci Transportowej w odniesieniu do oceny projektów kolejowych, w związku ze zwiększeniem korzyści gospodarczych i efektywności projektów finansowanych z funduszy UE.

Ponadto niniejsza inicjatywa stanowi wdrożenie zaleceń Trybunału Obrachunkowego, służb audytu wewnętrznego i zaleceń zawartych we wspólnym oświadczeniu Komisji, Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zdecentralizowanych agencji, a przy tym jest zgodna zarówno z tymi zaleceniami, jak i z oceną ERA.

Wreszcie celem niniejszej inicjatywy jest włączenie do rozporządzenia w sprawie ERA szeregu zadań i czynności, które zostały przypisane Agencji na mocy innych aktów, w szczególności dyrektywy 2007/59/WE oraz decyzji Komisji w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI) i wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM).

1.6. Czas trwania działania i jego wpływ finansowy

☒ Wniosek/inicjatywa o **nieokreślonym czasie trwania**

– Wprowadzenie w życie z okresem rozruchu od 2015 r. do 2020 r.,

– po którym następuje faza operacyjna.

1.7. Przewidywany(-e) tryb(y) zarządzania[20]

☐ **Bezpośrednie zarządzanie scentralizowane** przez Komisję

☒ **Pośrednie zarządzanie scentralizowane** poprzez przekazanie zadań wykonawczych:

– ☐ agencjom wykonawczym

– ☒ organom utworzonym przez Wspólnoty[21]

– ☐ krajowym organom publicznym/organom mającym obowiązek świadczenia usługi publicznej

– ☐ osobom odpowiedzialnym za wykonanie określonych działań na mocy tytułu V Traktatu o Unii Europejskiej, określonym we właściwym prawnym akcie podstawowym w rozumieniu art. 49 rozporządzenia finansowego

☐ **Zarządzanie dzielone** z państwami członkowskimi

☐ **Zarządzanie zdecentralizowane** z państwami trzecimi

☐ **Zarządzanie wspólne** z organizacjami międzynarodowymi (***należy wyszczególnić***)

[20] Wyjaśnienia dotyczące trybów zarządzania oraz odniesienia do rozporządzenia finansowego znajdują się na następującej stronie: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

[21] O którym mowa w art. 185 rozporządzenia finansowego.

2. ŚRODKI ZARZĄDZANIA

2.1. Zasady nadzoru i sprawozdawczości

Należy określić częstotliwość i warunki.

Wszystkie agencje UE działają pod ścisłą kontrolą wykonywaną przez jednostkę audytu wewnętrznego, służbę audytu wewnętrznego Komisji, Radę Administracyjną, Komisję, Trybunał Obrachunkowy i władzę budżetową. System ten, określony w rozporządzeniu w sprawie ustanowienia ERA, zostanie utrzymany.

2.2. System zarządzania i kontroli

2.2.1. Zidentyfikowane ryzyko

Brak

2.2.2. Przewidywane metody kontroli

Nie dotyczy

2.3. Środki zapobiegania nadużyciom finansowym i nieprawidłowościom

Określić istniejące lub przewidywane środki zapobiegania i ochrony

Środki zwalczania nadużyć finansowych zawarto w art. 41 rozporządzenia w sprawie ustanowienia ERA i zostają one utrzymane.

3. SZACUNKOWY WPŁYW FINANSOWY WNIOSKU/INICJATYWY

3.1. Dział(y) wieloletnich ram finansowych i pozycja(pozycje) wydatków w budżecie, na które wniosek/inicjatywa ma wpływ

- Istniejące pozycje w budżecie

Według działów wieloletnich ram finansowych i pozycji w budżecie.

Dział wieloletnich ram finansowych	Pozycja w budżecie	Rodzaj **wydatków**	Wkład			
	Numer [Treść]	Zróżnicowane /niezróżnicowane (1)	**państw EFTA**[2]	krajów kandydujących[3]	państw trzecich	w rozumieniu art. 18 ust. 1 lit. aa) rozporządzenia finansowego
1.1	06.02.08 [Pozycja w budżecie dotycząca ERA]	Środki niezróżnicowane	TAK	NIE	NIE	NIE

1 Środki zróżnicowane/ środki niezróżnicowane.

2 EFTA: Europejskie Stowarzyszenie Wolnego Handlu .

3 Kraje kandydujące oraz **w** stosownych przypadkach potencjalne kraje kandydujące Bałkanów Zachodnich.

3.2. Szacunkowy wpływ na wydatki

Przed zapoznaniem się ze szczegółowymi informacjami na temat szacunkowego wpływu niniejszego wniosku na wydatki należy zwrócić uwagę na fakt, że przedstawione tu obliczenia mają na obecnym etapie charakter tymczasowy i są uzależnione od przyjęcia przez władzę budżetową nowych wieloletnich ram finansowych na lata 2014-2020.

3.2.1. Synteza szacunkowego wpływu na wydatki

w mln EUR (ceny bieżące, do 3 miejsc po przecinku)

Dział wieloletnich ram finansowych:	**1**	Inteligentny wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu

DG: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	**OGÓŁEM 2015-2020**
• Środki administracyjne									
Numer pozycji w budżecie 06.02.08 [Pozycja w budżecie dotycząca ERA] Podstawa: - punkt wyjścia - PB 2013: kwota 25 mln EUR - podatek 2% stosowany wobec personelu w latach 2014-2017 - 1% wzrost rocznego budżetu w wyniku korekty rocznej Począwszy od 2017 r. wchodzą zewnętrzne dochody z honorariów i opłat, w związku z czym nowi pracownicy nie będą obciążać budżetu UE.	Środki na zobowiązania	(1)	25.613 (w tym 0,113 na nowe zadania)	26 (w tym 0,3 na nowe zadania)	26 (0 na nowe zadania)	26.25 (0 na nowe zadania)	26.5 (0 na nowe zadania)	26.75 (0 na nowe zadania)	**157.113** (z czego 0,413 na pokrycie nowych zadań w latach 2015-2016)
	Środki na płatności	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	**157,113**
OGÓŁEM środki na DG MOVE	Środki na zobowiązania	(5)=1+3	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	**157,113** (z czego 0,413 na pokrycie nowych zadań w latach 2015-2016)
	Środki na płatności	(6)=2+4	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	**157,113**

OGÓŁEM środki w DZIALE 1 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	**157,113** (z czego 0,413 na pokrycie nowych zadań w latach 2015-2016)
	Środki na płatności	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	**157,113**

Dział wieloletnich ram finansowych:	**5**	„Wydatki administracyjne”

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	**OGÓŁEM 2015-2020**
DG: MOVE								
• Zasoby ludzkie Podstawa: bieżący poziom budżetu kadrowego w DG MOVE dla pracowników zajmujących się kwestiami związanymi z ERA (0,655 mln EUR – 5 pracowników) stosowany do każdego roku + 1% rocznej korekty		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	**4,005**
• Pozostałe wydatki administracyjne		0	0	0	0	0	0	0
DG MOVE OGÓŁEM	Środki	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	**4,005**
OGÓŁEM środki w DZIALE 5 wieloletnich ram finansowych	(Ogółem środki na zobowiązania = ogółem środki na płatności)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	**4,005**

EUR million (to 3 decimal places)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	**OGÓŁEM**
OGÓŁEM środki w DZIAŁACH 1-5 wieloletnich ram finansowych	Środki na zobowiązania	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	**161,118**
	Środki na płatności	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	**161,118**

3.2.2. Proponowany projekt planu zatrudnienia dla ERA na lata 2015-2020

WSZYSCY NOWI PRACOWNICY PERSONELU FINANSOWANI SĄ Z ZEWNĘTRZNYCH HONORARIÓW I OPŁAT OD 2017 R.:

Proponowany poziom zatrudnienia dla ERA na lata 2015-2020 [Podstawa: 143 pracowników wg planu zatrudnienia w 2013 r. oraz 2% podatek do 2017 r. (-2-3 osoby rocznie)]	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**
Kategoria AD	101	100	99	99	99	99
Nowe kategorie AD	0	0	12	14	14	14
Ogółem AD	101	100	111	113	113	113
Kategoria AST	37	36	34	34	34	34
Nowe kategorie AST	0	0	4	4	4	4
Ogółem AST	37	36	38	38	38	38
Suma częściowa dla stanowisk z planu zatrudnienia	***138***	***136***	***149***	***151***	***151***	***151***
Oddelegowani eksperci krajowi (SNE)	6	6	6	6	6	6
Nowi SNE	2	5	12	13	13	13
SNE Ogółem	8	11	18	19	19	19
Personel kontraktowy	15	15	15	15	15	15
Nowy personel kontraktowy	1	3	7	9	10	12
Personel kontraktowy ogółem	16	18	22	24	25	27
Nowe stanowiska ogółem	***5***	***10***	***35***	***40***	***41***	***43***
Wpływ na projekt planu zatrudnienia	*0*	*0*	*16*	*18*	*18*	*18*
SUMA CAŁKOWITA	*162*	*165*	*189*	*194*	*195*	*197*

3.2.3. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne i operacyjne

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych

– ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków operacyjnych i administracyjnych, jak określono poniżej:

– Należy zauważyć, że opisane poniżej realizacje odnoszą się do ogólnego budżetu ERA (tytuły 1+2+3).

– Należy zauważyć, że koszt realizacji dla celu szczegółowego nr 1 stanowić będzie dochód dla ERA: Agencja będzie pobierać opłaty od zewnętrznych wnioskodawców z tytułu wydania przedmiotowych dokumentów. Dlatego też zostały one zapisane w nawiasach i nie zostały zsumowane z ogólną kwotą kosztów wszystkich realizacji.

Środki na zobowiązania w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Określić cele i realizacje ⇩			2015		2016		2017		2018		2019		2020		**OGÓŁEM**	
	REALIZACJA Rodzaj[1]	Średni koszt danego wyniku	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba całkowita realizacji	Ogółem koszt

[1] Wyniki to oferowane produkty i usługi (np.: liczba sfinansowanych wymian studenckich, liczba kilometrów wybudowanych dróg itd.).

CEL SZCZEGÓŁOWY nr 1[2] zwiększenie efektywności kolejowych procedur certyfikacji bezpieczeństwa i udzielania zezwoleń poprzez wydawanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa, zezwoleń na wprowadzenie pojazdów do obrotu i zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie” ważnych w całej UE, oraz zapewnienie braku dyskryminacji.													
Jednolite certyfikaty bezpieczeństwa	Liczba wydanych certyfikatów bezpieczeństwa	(0.01) – zostanie sfinansowane z honorariów i opłat	0	0	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	**440**	**(4,4)** zostanie sfinansowane z honorariów i opłat
Zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu	Liczba wydanych zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu	(0,017) – zostanie sfinansowane z honorariów i opłat	0	0	456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	**1804**	**(30,67)** zostanie sfinansowane z honorariów i opłat

[2] Zgodnie z sekcją 1.4.2. „Cel(e) szczegółowy(-e)…”.

Organ systemowy ERTMS	Liczba wydanych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie”	(0.05) zostanie sfinansowane z honorariów i opłat	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	**137**	**(6,85)** zostanie sfinansowane z honorariów i opłat
Cel szczegółowy nr 1 - suma cząstkowa								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		**(41,92)**

CEL SZCZEGÓŁOWY nr 2: zwiększenie spójności unijnych ram kolejowych poprzez monitorowanie krajowych organów kolejowych i zmniejszenie liczby krajowych przepisów kolejowych.			Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba całkowita realizacji	Koszt całkowity
Monitorowanie organów krajowych	Liczba wydanych sprawozdań z kontroli	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5		
Redukcja liczby odrębnych przepisów krajowych i zwiększenie uznawania na zasadzie wzajemności	Liczba uchylonych przepisów krajowych	0,0015	1000	1,5	1500	2,25	1500	2,25	2000	3	1500	2,25	1500	2,25	9000	13,5		
	Liczba przepisów krajowych uznanych za przyjęte na zasadzie wzajemności	0,001	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	8000	6,0		
Inne	Inne wyniki związane z kontrolą i monitorowaniem	0,001	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75		
Cel szczegółowy nr 2 - suma cząstkowa																25,25		

CEL SZCZEGÓŁOWY nr 3: skuteczniejsze wdrażanie i stosowanie unijnego prawodawstwa kolejowego poprzez zwiększenie wsparcia dla Komisji, państw członkowskich i zainteresowanych stron, oraz inne zadania.																
Pomoc udzielana Komisji	Liczba sprawozdań oceniających wdrożenie prawodawstwa kolejowego	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7
	Liczba ocenionych projektów kolejowych	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Pomoc na rzecz państw członkowskich i innych zainteresowanych stron	Liczba zorganizowanych wydarzeń informacyjnych i szkoleniowych (warsztatów, konferencji)	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4
	Liczba wydanych dokumentów interpretacyjnych	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6
	Liczba przeprowadzonych wizytacji służących wsparciu wdrażania przepisów	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6

Inne zadania	Inne wyniki związane ze zwiększeniem pomocy	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6	
Cel szczegółowy nr 3 - suma cząstkowa																25	
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 4: wsparcie Komisji przy tworzeniu i aktualizacji wtórnego prawodawstwa kolejowego w obszarze interoperacyjności i bezpieczeństw w tym rozwój wspólnego podejścia do bezpieczeństwa.			Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba całkowita realizacji	Koszt całkowity	
Zwiększenie interoperacyjności	Liczba nowych TSI przesłanych do Komisji	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	
	Liczba zmienionych TSI przesłanych do Komisji	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4	
Zwiększenie poziomu bezpieczeństwa	Liczba nowych CSM przesłanych do Komisji	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4	
	Liczba zmienionych CSM przesłanych do Komisji	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4	

Wspieranie funkcjonowania jednolitego europejskiego obszaru kolejowego	Liczba opinii przekazanych Komisji, państwom członkowskim i zainteresowanym stronom	0,2	6	1,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6	8	1,6	44	8,8
	Liczba wydanych ocen skutków i analiz kosztów i korzyści	0,06	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	151	9,06
Inne	Inne wyniki związane ze zwiększeniem interoperacyjności i bezpieczeństwa.	0,006	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	450	2,7
Cel szczegółowy nr 4 - suma cząstkowa																57,36
CEL SZCZEGÓŁOWY nr 5: zapewnienie spójnego rozwoju ERTMS w UE i promowanie ERTMS poza granicami UE.																
Organ systemowy ERTMS	Liczba wydanych zaleceń dotyczących zmian i nowych wersji ERTMS	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9

Weryfikacja wdrażania ERTMS	Liczba wydanych sprawozdań oceniających wdrożenie oceny zgodności oraz procedury weryfikacji WE wyposażenia ERTMS	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5
	Liczba wydanych zaleceń dotyczących niezgodności technicznych projektów ERTMS	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Inne zadania	Inne wyniki związane z zapewnieniem spójnego rozwoju i wdrażania ERTMS	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Cel szczegółowy nr 5 - suma cząstkowa																28,6

CEL SZCZEGÓŁOWY nr 6: zapewnienie odpowiedniej certyfikacji maszynistów i inn powiązane zadania, zgodnie z dyrektywą 2007/59/WE.			Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba realizacji	Koszt	Liczba całkowita realizacji	Koszt całkowit
Harmonizacja kryteriów dla maszynistów	Liczba środków harmonizujących warunki dla maszynistów wydanych zgodnie z dyrektywą w sprawie maszynistów	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	Inne wyniki	0,001	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	60	0,6
Cel szczegółowy nr 6 - suma cząstkowa																7,8

CEL SZCZEGÓŁOWY nr 7: utrzymywanie i aktualizacja publicznych rejestrów i baz danych dotyczących interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei.																
Przejrzystość dla zainteresowanych stron i opinii publicznej w zakresie danych o interoperacyjności i bezpieczeństwie kolei	Liczba utworzonych i zarządzanych publicznych baz danych i rejestrów	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	Inne wyniki	0,001	10	0,01	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Cel szczegółowy nr 7 - suma cząstkowa																13
KOSZT OGÓŁEM																**157,01**

3.2.4. Szacunkowy wpływ na środki administracyjne

3.2.4.1. Podsumowanie

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych

– ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania środków administracyjnych, jak określono poniżej:

Podstawa obliczeń: bieżąca liczba pracowników personelu DG MOVE zajmujących się kwestiami związanymi z ERA (5 osób, 0,131 mln EUR na osobę/rok i 1% korekty rocznej) stosowana do każdego roku; brak wzrostu w wyniku rozszerzenia uprawnień ERA.

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	**OGÓŁEM 2015-2020**
Urzędnicy (AD)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	**4,005**
Urzędnicy (AST)	0	0	0	0	0	0	0
Pracownicy kontraktowi							
Pracownicy zatrudnieni na czas określony	0	0	0	0	0	0	0
Oddelegowani eksperci krajowi	0	0	0	0	0	0	0
OGÓŁEM	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	**4,005**

3.2.4.2. Szacowane zapotrzebowanie na zasoby ludzkie

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich

– ☒ Wniosek/inicjatywa wiąże się z koniecznością wykorzystania zasobów ludzkich, jak określono poniżej:

Podstawa obliczeń: bieżąca liczba pracowników personelu DG MOVE zajmujących się kwestiami związanymi z ERA (5 osób, 0,131 mln EUR na osobę/rok) stosowana do każdego roku; brak wzrostu w wyniku rozszerzenia uprawnień ERA.

Wartości szacunkowe należy wyrazić w pełnych kwotach (lub najwyżej z dokładnością do jednego miejsca po przecinku)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
• Stanowiska przewidziane w planie zatrudnienia (stanowiska urzędników i pracowników zatrudnionych na czas określony)						
XX 01 01 01 (w centrali i w biurach przedstawicielstw Komisji)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (w delegaturach)	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0
• Personel zewnętrzny (w ekwiwalentach pełnego czasu pracy: EPC)[1]						
XX 01 02 01 (AC, END, INT z globalnej koperty finansowej)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL i END w delegaturach)	0	0	0	0	0	0
XX 01 04 ***yy*** [2] - w centrali[3]	0	0	0	0	0	0
- w delegaturach	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, END, INT - pośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, END, INT - bezpośrednie badania naukowe)	0	0	0	0	0	0
Inna pozycja w budżecie (określić)	0	0	0	0	0	0
OGÓŁEM	5	5	5	5	5	5

XX oznacza odpowiednią dziedzinę polityki lub odpowiedni tytuł w budżecie.

Potrzeby w zakresie zasobów ludzkich zostaną pokryte z zasobów DG już przydzielonych na zarządzanie tym działaniem lub przesuniętych w ramach dyrekcji generalnej, uzupełnionych w razie potrzeby wszelkimi dodatkowymi zasobami, które mogą zostać przydzielone zarządzającej dyrekcji generalnej w ramach procedury rocznego przydziału środków oraz w świetle istniejących ograniczeń budżetowych.

[1] AC = personel kontraktowy; INT = pracownik tymczasowy; JED = młodszy oddelegowany ekspert; AL = członek personelu miejscowego; END = oddelegowany ekspert krajowy .

[2] Poniżej pułapu na personel zewnętrzny ze środków operacyjnych (dawne pozycje „BA")

[3] Przede wszystkim fundusze strukturalne, Europejski Fundusz Rolny na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW) oraz Europejski Fundusz Rybacki.

Opis zadań do wykonania:

Urzędnicy i pracownicy zatrudnieni na czas określony	Bieżący personel DG MOVE zajmujący się kwestiami związanymi z ERA, w tym: - zarządzaniem środkami wykonawczymi przyjętymi na podstawie zaleceń Agencji (decyzje i rozporządzenia Komisji) w dziedzinach bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei; - koordynacją administracyjną i sprawowaniem kontroli nad ERA: programy pracy, wieloletnie plany polityki kadrowej, posiedzenia Zarządu i jego podkomisji; - koordynacją polityki: uczestnictwo w grupach roboczych ERA, zawartość programu prac, upoważnienia udzielone ERA przez Komisję, spotkania na szczeblu roboczym; - zarządzaniem opiniami ERA; - finansowymi i księgowymi zobowiązaniami dotyczącymi ERA po stronie Komisji (budżet, absolutorium itd.).
Personel zewnętrzny	

3.2.5. Zgodność z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi

– ☐ Wniosek/inicjatywa jest zgodny(-a) z obowiązującymi wieloletnimi ramami finansowymi.

– ☒ Wniosek/inicjatywa wymaga przeprogramowania odpowiedniego działu w wieloletnich ramach finansowych.

Należy wyjaśnić, na czym ma polegać przeprogramowanie, określając pozycje w budżecie, których ma ono dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

Pozycja w budżecie dotycząca ERA (06.02.08) zostanie dostosowana do kwoty określonej w niniejszej ocenie skutków finansowych (kwota całkowita w wysokości 157,113 mln EUR na lata 2015-2020).

Na obecną chwilę w ramach finansowych uwzględniono jedynie kwoty orientacyjne dla agencji. Kwotę orientacyjną dla ERA oszacowano przed ogłoszeniem wyników oceny skutków i innych wyliczeń związanych z niniejszą inicjatywą.

W latach 2015-2020 status ERA zmieni się z „w pełni funkcjonalnej agencji” na „agencję na etapie dostosowywania do nowych zadań”.

– ☐ Wniosek/inicjatywa wymaga zastosowania instrumentu elastyczności lub zmiany wieloletnich ram finansowych[4]

Należy wyjaśnić, który wariant jest konieczny, określając pozycje w budżecie, których ma on dotyczyć, oraz podając odpowiednie kwoty.

3.2.6. Udział osób trzecich w finansowaniu

– Wniosek/inicjatywa przewiduje współfinansowanie szacowane zgodnie z poniższym:

Środki w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ogółem

[4] Zob. pkt 19 i 24 porozumienia międzyinstytucjonalnego.

Wkład państw EFTA (Norwegii i Islandii) stanowiący 2 % budżetu	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	**3**
Środki współfinansowania OGÓŁEM	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	**3**

3.3. Szacunkowy wpływ na dochody

– ☐ Wniosek/inicjatywa nie ma wpływu finansowego na dochody.

– ☒ Wniosek/inicjatywa ma wpływ finansowy określony poniżej:

  – ☒ wpływ na zasoby własne

  – ☐ wpływ na dochody różne

w mln EUR (do 3 miejsc po przecinku)

Pozycja w budżecie dotycząca dochodów	Środki zapisane w budżecie na bieżący rok budżetowy	Wpływ wniosku/inicjatywy[5]					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Pozycja w budżecie dotycząca ERA 06.02.08				10,352	10,384	10,482	10,698

Należy określić metodę obliczania wpływu na dochody.

Niektóre z nowych zadań przewidzianych dla ERA (certyfikaty bezpieczeństwa, zezwolenia do wprowadzenie do obrotu pojazdów i zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji przytorowych podsystemów „sterowanie") umożliwią pobieranie opłat od zewnętrznych wnioskodawców z tytułu ich realizacji.

Zgodnie z oceną skutków te nowe zadania zaczną być realizowane w 2017 r., a dochody dla ERA wyliczono w następujący sposób:

- koszt wydania certyfikatu bezpieczeństwa: 0,01mln EUR;

- koszt wydania zezwolenia dla pojazdu: 0,017 mln EUR;

- koszt wydania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji przytorowego podsystemu „sterowanie": 0,05 mln EUR;

- odpowiednie liczby wszystkich rodzajów decyzji wydawanych corocznie przedstawiono w tabeli 3.2.3.

Podsumowanie metody obliczeniowej:

Honoraria wymienione w sprawozdaniu z oceny skutków zostały obliczone poprzez przyjęcie średniej z bieżących honorariów płaconych przez przedsiębiorców ubiegających się o certyfikat bezpieczeństwa lub zezwolenie dla pojazdu w UE; podobne podejście zastosowano w przypadku zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji przytorowego podsystemu „sterowanie". Płacone honoraria różnią się znacząco wysokością, przy czym istnieje także znacząca rozbieżność między wysokością honorariów płaconych w państwach członkowskich UE-15 (ok. 20000 EUR za certyfikaty bezpieczeństwa i 28000 EUR za zezwolenia) oraz w państwach

[5] W przypadku tradycyjnych zasobów własnych (opłaty celne, opłaty wyrównawcze od cukru) należy wskazać kwoty netto, tzn. kwoty brutto po odliczeniu 25 % na poczet kosztów poboru.

członkowskich UE-12 (ok. 3000 EUR za certyfikat bezpieczeństwa i 17000 EUR za zezwolenia). Określając wysokość tych honorariów w przyszłości, przyjęto, że – uwzględniając koszt personelu Agencji oraz usprawniony proces obsługi wniosków – najsłuszniejszym rozwiązaniem będzie przyjęcie wartości zbliżonej do punktu środkowego średniej niskich wartości i średniej wysokich wartości.

Należy zauważyć, że przedstawione wyliczenia honorariów stanowią średnią dla wszystkich typów certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń dla pojazdów; w dodatkowej analizie przeprowadzonej na potrzeby oceny skutków uwzględniono 4 typy certyfikatów bezpieczeństwa i 20 typów zezwoleń dla pojazdów. Choć proces „centralizacji" z udziałem ERA doprowadzi do redukcji liczby typów certyfikatów i zezwoleń, wciąż będą one pogrupowane w szereg różnych kategorii. Na przykład procedura wydawania zezwoleń dla lokomotyw wciąż będzie różnić się od procedury wydawania zezwoleń dla wagonów. Honoraria dla tych dwóch kategorii także będą musiały się różnić. W szczególności honoraria za zezwolenie dla wagonu będą niższe od średniej, a honoraria dla lokomotyw i zespołów trakcyjnych – wyższe.

Wartość (cena za zezwolenie/certyfikat) wyliczona w sprawozdaniu z oceny skutków ma być wartością średnią, a konkretną wysokość honorariów dla poszczególnych kategorii powinna ustalić Agencja, zapewniając, aby średnia pobieranych honorariów była równa lub większa od tej średniej wartości. Celem tego wyliczenia jest jednak przedstawienie realistycznej a przy tym zachowawczej prognozy dochodów Agencji i nie można wykluczyć, że pobierane honoraria mogą w rzeczywistości prowadzić do wyższej średniej wartości, jeżeli będzie to konieczne i uzasadnione.

Jeżeli chodzi o liczbę zezwoleń i certyfikatów, została ona obliczona na podstawie bieżącej liczby zezwoleń i certyfikatów. Na przyszłość – w odniesieniu do certyfikatów bezpieczeństwa – przyjęto, że liczba nowych podmiotów na rynku doprowadzi do stopniowego wzrostu liczby wydawanych certyfikatów bezpieczeństwa, zaś fakt, że możliwa jest zmiana typów certyfikatów bezpieczeństwa, może doprowadzić do obniżenia tej liczby. Dlatego też – w ramach zachowawczej prognozy – przyjęto, że nie dojdzie do zmiany ogólnej rocznej liczby certyfikatów bezpieczeństwa.

W przypadku zezwoleń dla pojazdów zastosowano nieco inne podejście: punktem wyjścia są bieżące liczby zezwoleń zgodnie z danymi uzyskanymi od zainteresowanych stron i z różnych analiz. Jednakże, choć należy spodziewać się wzrostu liczby nowych podmiotów, a zatem większej – w wartościach bezwzględnych – liczby pojazdów, które będą wymagały zezwolenia, jest bardziej prawdopodobne, że nowe podmioty będą chętniej korzystać ze sprawdzonych technologii, a tym samym z taboru, który uzyskał już certyfikat. Ponadto w miarę standardyzacji branżowej w przyszłości należy się spodziewać spadku liczby typów pojazdów wymagających zezwolenia, co doprowadzi do niewielkiego spadku w liczbie zezwoleń. W tym przypadku ocenę również przeprowadzono w podziale na państwa członkowskie UE-15 i UE-12.

DG MOVE uważa, że przedstawione wyliczenia mają solidne podstawy i są właściwie umocowane w bieżących i weryfikowalnych danych uzyskanych od zainteresowanych stron i Europejskiej Agencji Kolejowej. Więcej informacji na temat przyjętej metodyki przedstawiono w sprawozdaniu z oceny skutków towarzyszącym niniejszemu wnioskowi, w szczególności w załączniku VII do tego sprawozdania.