



V Bruseli 30.1.2013  
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o Železničnej agentúre Európskej únie,**

**ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### 1. KONTEXT NÁVRHU

#### 1.1. Najnovší vývoj politiky EÚ v oblasti železničnej dopravy

Komisia vo svojej bielej knihe s názvom Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, ktorú prijala 28. marca 2011 (ďalej len „biela kniha z roku 2011“), stanovila svoju víziu jednotného európskeho železničného priestoru, t. j. vytvorenie vnútorného železničného trhu, na ktorom by európske železničné podniky mohli poskytovať služby bez zbytočných technických a administratívnych prekážok.

Európska rada vo svojich záveroch z januára 2012 zdôrazňuje aj význam uvoľnenia rastového potenciálu plne integrovaného jednotného trhu, a to aj pokiaľ ide o sieťové odvetvia<sup>1</sup>. Okrem toho Komisia vo svojom oznámení o opatreniach v prospech stability, rastu a zamestnanosti prijatom 30. mája 2012<sup>2</sup> vyzdvihuje dôležitosť ďalšieho znižovania regulačného zaťaženia a prekážok vstupu do odvetvia železničnej dopravy a na tieto účely predkladá odporúčania pre jednotlivé krajiny. 6. júna 2012 prijala Komisia oznámenie o lepšej správe pre jednotný trh, v ktorom takisto zdôrazňuje význam odvetvia dopravy<sup>3</sup>.

V uplynulom desaťročí sa na železničnom trhu EÚ zaznamenali obrovské zmeny a postupne sa zaviedli tri legislatívne „železničné balíky“ (spolu s niektorými sprievodnými aktmi) s cieľom otvoriť vnútroštátne trhy a zvýšiť konkurencieschopnosť a interoperabilitu na úrovni EÚ a zároveň zachovať vysokú úroveň bezpečnosti. Napriek významným snahám v oblasti vypracúvania právnych predpisov a iných opatrení EÚ (*acquis* EÚ) celkový podiel železničnej dopravy v rámci používaných druhov dopravy vnútri EÚ ostáva nízky. Komisia preto predložila štvrtý železničný balík s cieľom zvýšiť kvalitu a efektívnosť služieb železničnej dopravy, a to prostredníctvom odstránenia zostávajúcich prekážok na trhu.

Toto nariadenie je súčasťou štvrtého železničného balíka zameraného na odstránenie zostávajúcich administratívnych a technických prekážok, a to najmä vytvorením spoločného prístupu k pravidlám bezpečnosti a interoperability s cieľom zvýšiť úspory z rozsahu pre železničné podniky pôsobiace v rámci EÚ, znížením administratívnych nákladov a zrýchlením administratívnych postupov, ako aj zabránením skrytej diskriminácii, a to prostredníctvom Železničnej agentúry Európskej únie. Jeho cieľom je nahradiť pôvodné zakladajúce nariadenie a doplniť nové dôležité úlohy pre agentúru, aby sa stala skutočne európskym železničným orgánom v oblasti interoperability a bezpečnosti.

#### 1.2. Prečo nahradiť existujúce (zmenené a doplnené) nariadenie č. 881/2004 novým aktom?

Od roku 2004, keď bolo vypracované pôvodné zakladajúce nariadenie, došlo vo vývoji k niekoľkým zmenám, pokiaľ ide o európske železnice a agentúru. Zvyšoval sa počet dôkazov o fungovaní vnútorného trhu železničnej dopravy EÚ aj v súvislosti s aspektmi interoperability a bezpečnosti. Vznikli nové právne predpisy, ktoré viedli k zmene a

<sup>1</sup> [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf).

<sup>2</sup> COM(2012) 299 final.

<sup>3</sup> COM(2012) 259 final.

doplneniu nariadenia o agentúre (z roku 2008) alebo ktoré rozvinuli existujúce úlohy ERA bez toho, aby sa zmenilo nariadenie o jej ustanovení (napr. rozhodnutie 2011/155/EÚ).

V správe o posúdení vplyvu, ktorá je sprievodným dokumentom k tomuto návrhu, sa určilo niekoľko opatrení, ktoré by agentúre poskytli nové právomoci a zefektívnil by existujúce postupy.

S cieľom zlepšiť fungovanie agentúry bolo navyše potrebné zaviesť niekoľko zmien v dôsledku hodnotenia zakladajúceho nariadenia ERA a fungovania agentúry (roky 2009 – 2010), ako aj odporúčaní uvedených v spoločnom vyhlásení Komisie, Európskeho parlamentu a Rady týkajúcom sa decentralizovaných agentúr (2012) a v pozičnom dokumente správnej rady o budúcnosti agentúry (2012). Týka sa to najmä zlepšenia vnútornej štruktúry, správy a riadenia a rozhodovania agentúry a jej vzťahov so zainteresovanými stranami.

Nové nariadenie pomôže zároveň objasniť štruktúru právneho aktu (napr. vypustenie a prečíslovanie článkov) a vnesie do neho väčšiu logiku (napr. presunom niektorých článkov do relevantnejších kapitol, vypracovaním nových kapitol a vypustením zastaraných). Napokon, v rámci tohto legislatívneho balíka sa menia a dopĺňajú aj smernice o interoperabilite a bezpečnosti, ktoré úzko súvisia s úlohami ERA, a to sa preto musí v tomto nariadení náležite zohľadniť.

Na základe uvedených súvislostí a s prihliadnutím na odporúčanie Právneho servisu Komisia zamýšľa navrhnúť nové nariadenie o ERA, ktoré by nahradilo pôvodné nariadenie č. 881/2004. V súvislosti s nariadením č. 881/2004 sa vykonalo niekoľko zmien, ktoré možno zoskupiť do troch rôznych kategórií:

- *Nové ustanovenia:* nové úlohy agentúry (vydávanie povolení na uvedenie vozidiel na trh, povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky a bezpečnostných osvedčení), posilnená kontrola nad národnými orgánmi, viac právomocí vo vzťahu k národným predpisom, nový zdroj rozpočtu ERA (poplatky), odvolacia rada; niektoré nové ustanovenia – najmä časť vnútornej organizácie – vyplývajú zo spoločného prístupu k agentúram EÚ.
- *Objasnenie/zjednodušenie existujúcich ustanovení:* najmä pokiaľ ide o pracovné metódy, ERTMS, železničný personál, registre a iné úlohy.
- *Aktualizácia z dôvodu vývoja právnych predpisov a politického rámca:* ustanovenia týkajúce sa vnútornej štruktúry a činnosti, ako aj odkazy na komitologické postupy a delegované akty.
- *Redakčné zmeny* v súvislosti s pôvodným nariadením.

### **1.3. Prepojenie medzi týmto nariadením a smernicami o interoperabilite a bezpečnosti**

Smernica 2008/57/ES (smernica o interoperabilite železníc) a smernica 2004/49/ES (smernica o bezpečnosti železníc) sú úzko prepojené s pôvodným nariadením č. 881/2004. V rámci štvrtého železničného balíka sa navrhuje tieto smernice prepracovať; aj naďalej však ostanú úzko prepojené s týmto nariadením. Dôvodom je predovšetkým skutočnosť, že agentúra koná v oblastiach interoperability a bezpečnosti železníc, pre ktoré uvedené smernice poskytujú právny základ.

V tomto nariadení sa prepojenie týka najmä:

- technických špecifikácií interoperability (TSI; smernica o interoperabilite), spoločných bezpečnostných cieľov (CST; smernica o bezpečnosti) a spoločných bezpečnostných metód (CSM; smernica o bezpečnosti): agentúra je zodpovedná za vypracovávanie súvisiacich odporúčaní, ktoré má prijať Komisia, a za vydávanie stanovísk Komisii v súvislosti s neuplatňovaním TSI,
- bezpečnostných osvedčení: agentúra je zodpovedná za ich vydávanie, pričom úplný postup sa stanovuje v smernici o bezpečnosti,
- registrov: agentúra je zodpovedná za vydávanie odporúčaní Komisii týkajúcich sa špecifikácie registrov (uvedených v smernici o interoperabilite) a ich revízie, ako aj za zabezpečovanie ich prístupnosti pre verejnosť,
- povolení na uvedenie železničných vozidiel a typov vozidiel na trh a povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky: agentúra je zodpovedná za ich vydávanie, pričom úplný postup predkladania žiadostí o tieto povolenia sa stanovuje v smernici o interoperabilite,
- telematických aplikácií a Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS): ide o špecifické oblasti, ktoré sú upravené v príslušných TSI prijatých podľa smernice o interoperabilite a v ktorých agentúra zohráva významnú úlohu ako orgán zodpovedný za systém,
- notifikované orgány posudzovania zhody: agentúra je zodpovedná za podporu a monitorovanie ich činnosti, pričom tieto orgány sa zriaďujú na základe smernice o interoperabilite a na jej základe sa im pridelujú aj jednotlivé úlohy,
- národné bezpečnostné orgány: agentúra je zodpovedná za podporu a monitorovanie ich činnosti, pričom tieto orgány sa zriaďujú na základe smernice o bezpečnosti a na jej základe sa im pridelujú aj jednotlivé úlohy,
- národné železničné predpisy: agentúra je zodpovedná za ich preskúmanie s cieľom znižovať ich počet, pričom postup ich oznamovania sa stanovuje v smerniciach o bezpečnosti a o interoperabilite.

## **2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJNTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENÍ VPLYVU**

Útvary Komisie priebežne prerokovávali vývoj jednotného európskeho železničného priestoru so zástupcami odvetví. V rokoch 2010 – 2011 uskutočnili následné hodnotenia nariadenia č. 881/2004 a fungovania Železničnej agentúry Európskej únie<sup>4</sup>. Toto hodnotenie spolu s celkovým hodnotením agentúr EÚ v roku 2009 preukázalo pridanú hodnotu, ktorú prináša agentúra, a všeobecne pozitívne stanovisko zainteresovaných strán vo vzťahu k ERA a jej výstupom. Výsledky hodnotenia sa použili ako dôležitý vstup v následnom postupe posúdenia vplyvu spojenom s revíziou nariadenia a slúžili ako príprava naň.

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/transport/evaluations/doc/2011\\_era-evaluation-881-2004.pdf](http://ec.europa.eu/transport/evaluations/doc/2011_era-evaluation-881-2004.pdf).

Európska komisia vykonala dôkladné posúdenie vplyvu s cieľom podporiť legislatívne návrhy na zlepšenie efektívnosti a konkurencieschopnosti jednotného európskeho železničného priestoru v oblasti interoperability a bezpečnosti. V júni 2011 bola vytvorená riadiaca skupina pre posudzovanie vplyvu (IASG) a GR MOVE vyzvalo všetky GR, aby sa na nej zúčastnili.

Podpornú štúdiu o posúdení vplyvu vypracoval externý konzultant, ktorý uskutočnil aj ciele konzultácie so zainteresovanými stranami. Ciele konzultácie sa začali 18. novembra 2011 internetovým prieskumom a skončili sa 30. decembra 2011. Potom nasledovali rozhovory s najvýznamnejšími zainteresovanými stranami a na konci februára 2012 sa uskutočnil pracovný seminár zainteresovaných strán.

Odvtedy sa GR MOVE zapojilo do dvojstranných zasadnutí so zástupcami sektora s cieľom zistiť ich názory na to, čo by sa malo urobiť v rámci štvrtého balíka v oblasti interoperability a bezpečnosti.

Vzhľadom na technickú povahu iniciatívy neprebehli žiadne verejné konzultácie. Komisia však dohliadala na to, aby sa konzultácie so všetkými zainteresovanými stranami uskutočnili v náležitom čase a pokryli všetky kľúčové prvky iniciatívy.

### **Výbor pre posudzovanie vplyvu:**

Výbor pre posudzovanie vplyvu zasadal 5. septembra 2012 a následne vyjadril pozitívne stanovisko. Hlavné odporúčania výboru boli začlenené do správy o posúdení vplyvu:

- bolo doplnených viac štatistických údajov a informácií o konzultáciách so zainteresovanými stranami,
- boli doplnené očakávané synergie s ďalšími prvkami štvrtého železničného balíka a objasnené nepriame vplyvy,
- kľúčové opatrenia spoločné pre možnosti 2 – 5 boli podrobnejšie opísané a objasnené v súvislosti s ich rozlišovaním,
- metódy použité na posúdenie vplyvu boli objasnené a lepšie vysvetlené, došlo k prehľadnému prostredníctvom lepších krížových odkazov,
- administratívne náklady hospodárskych aktérov (prevádzkovatelia železničnej dopravy) a náklady verejnej správy (národné orgány, ERA a Komisia) boli jasnejšie rozlíšené.

### **Identifikované možnosti:**

Na základe preskúmania jednotlivých opatrení určila Komisia okrem základného scenára päť možností politiky (možnosti 2 – 6). Možnosti 2 – 5 boli navrhnuté tak, aby sa týkali predovšetkým úrovne interakcie medzi Železničnou agentúrou Európskej únie (ďalej len „ERA“ alebo „agentúra“) a národnými orgánmi, a všetky sú schopné riešiť tri operačné ciele. Možnosť 6 je súborom horizontálnych opatrení, ktoré sú väčšinou nezávislé od interakcie medzi ERA a národnými orgánmi a môžu sa uplatniť popri ktorejkoľvek možnosti 2 – 5 s očakávaným posilnením celkového konečného vplyvu.

Možnosť 1: Základný scenár (neprijat' žiadne opatrenia) – pokračovať v ceste, ktorá je v súčasnosti vytýčená pre sektor.

Možnosť 2: Väčšia koordinačná úloha agentúry pri zabezpečovaní jednotného prístupu k certifikácii železničných podnikov a udeľovaniu povolení vozidiel.

Možnosť 3: ERA ako jednotné kontaktné miesto, keď konečné rozhodnutie o certifikácii a udeľovaní povolení zostáva na národných bezpečnostných orgánoch, ale ERA vykonáva vstupné a výstupné kontroly žiadostí a rozhodnutí.

Možnosť 4: ERA a národné bezpečnostné orgány majú spoločné právomoci, keď konečné rozhodnutie o certifikácii a udeľovaní povolení prijíma agentúra.

Možnosť 5: ERA preberá činnosti národných bezpečnostných orgánov týkajúce sa certifikácie železničných podnikov a udeľovania povolení vozidlám.

Možnosť 6: Horizontálne opatrenia, táto možnosť zahŕňa aj iné legislatívne a „mäkké“ opatrenia (prekračujúce rámec spoločnej zodpovednosti národných orgánov a ERA), ktoré by sa mohli zaviesť, aby sa zvýšila konkurencieschopnosť železničného sektora, ako je posilnenie úlohy ERA pri šírení informácií súvisiacich so železničnou dopravou a pri školeniach alebo prechode od národných technických a bezpečnostných predpisov na systém predpisov EÚ (prostredníctvom určenia zbytočných predpisov agentúrou ERA a národnými bezpečnostnými orgánmi a následne prostredníctvom požiadavky pre národné orgány, aby tieto predpisy odstránili, ako aj obmedzením možnosti prijímať nové predpisy).

Vplyv možností: Vplyv všetkých možností na životné prostredie bol posúdený ako pozitívny, hoci nízky. Sociálny vplyv všetkých možností bol posúdený ako nízky/okrajový.

V nasledujúcej tabuľke sa uvádzajú hospodárske prínosy (efektívnosť) a počet dosiahnutých cieľov (účinnosť) v prípade kombinácií možností:

Možnosť	Efektívnosť (celkový čistý prínos v mil. EUR)	Účinnosť (počet dosiahnutých operačných cieľov)
Možnosť 2 + 6: posilnenie „koordinácie“ ERA + horizontálne opatrenia	411	1
Možnosť 3 + 6: ERA ako jednotné kontaktné miesto + horizontálne opatrenia	461	2
Možnosť 4 + 6: ERA a národné bezpečnostné orgány majú spoločné právomoci + horizontálne opatrenia	497	3
Možnosť 5 + 6: ERA prevezme činnosti národných bezpečnostných orgánov týkajúce sa udeľovania povolení a certifikácie + horizontálne opatrenia	476	3

Dospelo sa k záveru, že sa uprednostňuje možnosť 4 (v kombinácii s možnosťou 6), keďže zaisťuje najlepší rovnováhu výstupov, pokiaľ ide o:

- odvetvie, z hľadiska znížených nákladov a kratších lehôt na bezpečnostnú certifikáciu a udeľovanie povolení pre vozidlá a iné subsystemy,
- vplyvy nákladov na rozpočet EÚ,
- vplyvy nákladov na národné inštitúcie,

- súlad so zásadami subsidiarity a proporcionality,
- riešenie určených problémov a
- plnenie cieľov.

Viac informácií o posúdení vplyvu a výsledkoch konzultácií so zainteresovanými stranami sa uvádza v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý je sprievodným dokumentom k legislatívnym návrhom zameraným na odstránenie pretrvávajúcich administratívnych a technických prekážok v oblasti interoperability a bezpečnosti na trhu železničnej dopravy EÚ. Bude uverejnený na webovej lokalite Generálneho sekretariátu Komisie po prijatí tohto právneho aktu.

### 3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU

V tomto oddiele sa pripomienkujú a vysvetľujú hlavné ustanovenia nového nariadenia o ERA, v prípade potreby v súvislosti so zmenami a doplneniami pôvodného textu nariadenia č. 881/2004.

#### KAPITOLA 1 ZÁSADY:

Článok 1: ciele boli zrevidované, aby sa zohľadnili nové úlohy agentúry, a presunuté do odôvodnení; namiesto toho sa v záujme jasnosti uvádza „predmet úpravy a rozsah pôsobnosti“.

Článok 2: právne postavenie sa presunulo sem, lebo je to vhodnejšie (predtým pôvodný článok 22).

Článok 3: zmenený a doplnený, aby sa náležite zohľadnili nové druhy aktov agentúry.

#### KAPITOLA 2 PRACOVNÉ METÓDY:

Doplnená nová kapitola s cieľom zahrnúť otázky, ktoré boli pôvodne v iných kapitolách, ale ktoré sa v skutočnosti týkajú metód, prostredníctvom ktorých ERA dosahuje svoje ciele.

Článok 4: „Pracovné skupiny“ je v záujme právnej jasnosti uvedený v novom znení, najmä: odkaz na AEIF je už zastaraný a môže sa vypustiť; namiesto článku o personáli ERA sa sem presunul pôvodný článok 24 ods. 4; rokovací poriadok má prijať rada.

Článok 7: „Posúdenie vplyvu“; pôvodný text obmedzoval analýzu nákladov a výnosov len na bezpečnosť (článok 6 ods. 4); táto úloha by nemala byť súčasťou žiadnej konkrétnej činnosti agentúry, a preto je potrebné presunúť odseky do všeobecného oddielu, čím sa zaistí jej všeobecná uplatniteľnosť a stanovia sa jednoznačné úlohy; je to v súlade s pozičným dokumentom rady o budúcnosti ERA a zásadami zostavovania rozpočtu podľa činností a riadenia podľa činností.

Článok 8: „Štúdie“; predtým článok 20 – presunul sa, pretože štúdie sú prostriedky na dosiahnutie cieľov, a nie úlohy ako také.

Článok 9: „Stanoviská“; pôvodne článok 10 o technických stanoviskách; slovo „technické“ sa vypúšťa v súlade so smernicami; odsek 2a písm. b) sa vypúšťa ako zastaraný; odsek 3

(pôvodný odsek 2b) sa mení a dopĺňa, aby sa rozšíril rozsah jeho pôsobnosti (predtým obmedzený len na TSI bez jasného zdôvodnenia).

Článok 10: „Návštevy v členských štátoch“; predtým článok 33 – presúva sa do tohto oddielu, lebo návštevy sú prostriedky na dosahovanie cieľov agentúry.

### KAPITOLA 3 ÚLOHY TÝKAJÚCE SA BEZPEČNOSTI ŽELEZNÍC:

Článok 11: „Technická podpora – bezpečnosť“; menšie zmeny, ktoré objasňujú úlohy agentúry.

Článok 12: „Bezpečnostné osvedčenia“; nová úloha ERA (vydávanie bezpečnostných osvedčení), ako sa navrhuje v správe o posúdení vplyvu v súlade s revidovanou smernicou o bezpečnosti.

Článok 13: „Údržba vozidiel“; nový článok – zostal z pôvodnej kapitoly 3a, zjednodušil sa a presunul do časti o bezpečnosti ako do najrelevantnejšej časti.

Článok 14: „Preprava nebezpečného tovaru železničnou dopravou“; nový článok; formalizuje činnosti, ktoré ERA už vykonáva v oblasti bezpečnosti prepravy nebezpečného tovaru železničnou dopravou.

### KAPITOLA 4 ÚLOHY TÝKAJÚCE SA INTEROPERABILITY:

Článok 15: „Technická podpora – interoperabilita“; mierne zmenený a doplnený, aby sa zohľadnili zmeny v smernici o interoperabilite [písmená b) a c)] a objasnili existujúce úlohy ERA.

Článok 16: „Povolenia vozidiel“; nový článok – vzťahuje sa na novú úlohu ERA pri vydávaní povolení na uvedenie vozidiel na trh, ako sa navrhuje v správe o posúdení vplyvu v súlade so zmenenou a doplnenou smernicou o interoperabilite.

Článok 17: „Povolenia typov vozidiel“; nový článok – vzťahuje sa na novú úlohu ERA pri vydávaní povolení na uvedenie typov vozidiel na trh v súlade so zmenenou a doplnenou smernicou o interoperabilite.

Článok 18: „Povolenie na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky“; nový článok – vzťahuje sa na novú úlohu ERA týkajúcu sa povoľovania traťových zariadení na riadenie – zabezpečenie a návštenie; spojený s úlohou ERA ako orgánu zodpovedného za systém a s dôsledkami novej úlohy vydávania povolení na uvedenie vozidiel na trh pre ERTMS (aby sa zabezpečilo, že povolenia na uvedenie na trh vydané pre vozidlá so zariadením ERTMS vo vlaku sú v súlade s traťovými systémami).

Článok 19: „Telematické aplikácie“; doplnený nový článok s cieľom formalizovať už existujúcu úlohu ERA v súlade s TSI týkajúcimi sa subsystému telematické aplikácie v osobnej doprave/telematické aplikácie v nákladnej doprave a so správou o posúdení vplyvu.

Článok 20: „Podpora notifikovaných orgánov posudzovania zhody“; zmenený a doplnený – ustanovenia o monitorovaní notifikovaných orgánov Komisiou sa presunuli do nového oddielu o monitorovaní; zvyšné ustanovenia sa týkajú podpory pre notifikované orgány [Komisia s účinnosťou od 20. apríla 2011 pridělila agentúre úlohy týkajúce sa technického



sekretariátu koordinačnej skupiny notifikovaných orgánov (NB Rail) a táto činnosť sa už vykonáva; to sa musí náležite zohľadniť v právnych predpisoch].

**KAPITOLA 5 ÚLOHY TÝKAJÚCE SA NÁRODNÝCH PREDPISOV** (presunutá za kapitolu o interoperabilite):

Články 21, 22 a 23: „Národné predpisy“; nové články, ktoré zahŕňajú pôvodné články 9a a 9b, zmenené a doplnené v záujme zosúladenia postupov so smernicami o interoperabilite a bezpečnosti a zohľadnenia rozšírených právomocí ERA vo vzťahu k národným predpisom vyplývajúcich zo správy o posúdení vplyvu a návrhu správy Pracovnej skupiny pre národné bezpečnostné predpisy; správa databázy IT je jednoznačne zverená agentúre ERA, aby sa objasnili predchádzajúce zmiešané zodpovednosti (Komisia a ERA) a prekonalí súčasné technické problémy a problémy v oblasti koordinácie a zodpovednosti.

**KAPITOLA 6 ÚLOHY TÝKAJÚCE SA ERTMS:** oddiel o ERTMS si zasluhuje osobitnú novú kapitolu.

Články 24 – 28: „Úlohy ERTMS“, zahŕňajú pôvodný článok 21a, zmenený a doplnený s cieľom objasniť zodpovednosť agentúry a iných aktérov vo vzťahu k ERTMS, zlepšiť zavádzanie ERTMS a zohľadniť činnosti, ktoré ERA už v súčasnosti v tejto oblasti vykonáva; článok 13e je zmenený a doplnený v súlade s predbežným hodnotením Komisie týkajúcim sa štyroch rokov vykonávania technických nadväzných opatrení.

**KAPITOLA 7 ÚLOHY TÝKAJÚCE SA MONITOROVANIA JEDNOTNÉHO EURÓPSKEHO ŽELEZNIČNÉHO PRIESTORU:** nová kapitola – rôzne úlohy týkajúce sa monitorovania sú teraz spojené do jednej kapitoly v záujme lepšej prehľadnosti a jasnosti.

Článok 29: „Monitorovanie národných bezpečnostných orgánov“; nový článok – nová úloha ERA: kontrola nad národnými bezpečnostnými orgánmi, ako sa navrhuje v správe o posúdení vplyvu (a v hodnotení nariadenia o ERA).

Článok 30: „Monitorovanie notifikovaných orgánov“; nový článok – nová úloha ERA: kontrola nad notifikovanými orgánmi, ako sa navrhuje v správe o posúdení vplyvu.

Článok 31: „Monitorovanie vývoja v oblasti interoperability a bezpečnosti“; čiastočne vychádza z pôvodného článku 9 (nové odseky 1 a 2 s úlohami ERA, pokiaľ ide o monitorovanie bezpečnosti, sú teraz objasnené) a z pôvodného článku 14 (nové odseky 3 a 4 s dvoma samostatnými správami o interoperabilite a bezpečnosti sú teraz spojené do jednej); odsek 5 – vychádza z článku 21b ods. 2a v súlade so správou o posúdení vplyvu a hodnotením nariadenia o ERA.

**KAPITOLA 8 OSTATNÉ ÚLOHY** – nová kapitola, ktorá spája predchádzajúce kapitoly o registroch, železničnom personáli a ďalších úlohách:

Článok 32: „Železničný personál“; spája pôvodné články 16b, 16c a 17 v záujme zjednodušenia: niektoré úlohy sú zastarané, iné sú opísané v smernici 2007/59; zmenený a doplnený, aby sa zamedzilo právnej nejednoznačnosti a opakovaniu.

Článok 33: „Registre“; tento článok spája pôvodné články 18 a 19, je aktualizovaný a zosúladený s právnymi predpismi.

Článok 34: „Siete národných bezpečnostných orgánov, vyšetrovacích orgánov a zastupiteľských orgánov“; predtým čiastočne v pôvodnom článku 6 ods. 5 a článku 9; bola doplnená sieť zastupiteľských orgánov (odsek 2), aby sa zlepšila koordinácia zainteresovaných strán a usporiadala jej štruktúra na úrovni agentúry; bol doplnený odsek 3 s cieľom zlepšiť konzultácie so všetkými zainteresovanými stranami a usporiadať ich štruktúru a v konečnom dôsledku získať od agentúry výstupy vyššej kvality (v súlade s hodnotením nariadenia o ERA a s pozičným dokumentom o budúcnosti ERA).

Článok 35: „Oznamovanie a šírenie informácií“; nový článok, ktorý sčasti formalizuje existujúce činnosti ERA a vyplýva zo správy o posúdení vplyvu, hodnotenia nariadenia o ERA a pozičného dokumentu o budúcnosti agentúry.

Článok 36: „Výskum a podpora inovácií“; pôvodný článok doplnený výskum, čím sa formalizujú činnosti, ktoré ERA vo veľkej miere už vykonáva; v súlade s pozičným dokumentom rady o budúcnosti ERA.

Článok 37: „Pomoc Komisii“; mierne zmenený a doplnený.

Článok 38: „Pomoc pri posudzovaní železničných projektov“; pôvodne článok 15, rozsah pôsobnosti bol rozšírený tak, aby zahŕňal bezpečnosť.

Článok 39: „Pomoc členským štátom a zainteresovaným stranám“; nový článok v nadväznosti na správu o posúdení vplyvu (opatrenie v rámci možnosti 6) a výsledky hodnotenia nariadenia o ERA.

Článok 40: „Medzinárodné vzťahy“; nový článok, ktorý formalizujú činnosti, ktoré ERA vo veľkej miere už vykonáva; v súlade so správou o posúdení vplyvu a s pozičným dokumentom rady o budúcnosti ERA.

Článok 41: „Náhradné diely“; nový článok – nová úloha v súlade so správou o posúdení vplyvu.

KAPITOLA 9 ORGANIZÁCIA AGENTÚRY: vypracovaná prevažne v súlade so spoločným vyhlásením Komisie, Európskeho parlamentu a Rady týkajúcim sa decentralizovaných agentúr a so spoločným prístupom (z roku 2012), najmä pokiaľ ide o: rozšírené právomoci riadiacej rady (predtým správna rada); vytvorenie výkonnej rady; viacročný pracovný program; iné štandardné ustanovenia týkajúce sa otázok ľudských zdrojov a rozpočtu.

Iné dôležité zmeny:

Článok 48: „Ročné a viacročné pracovné programy“; nový osobitný článok o pracovných programoch považovaný za užitočný v záujme jasnosti; v súlade so spoločným vyhlásením a odporúčaniami Dvora audítorov, Európskeho parlamentu, hodnotením nariadenia o ERA a pozičným dokumentom rady ERA o budúcnosti agentúry (viacročný výhľad, ABB a ABM, vzťahy so zainteresovanými stranami).

Články 51 – 57: „Odvolacia rada“; nové články – potreba odvolacej rady v nadväznosti na rozšírenie právomocí ERA (vydávanie povolení na uvedenie vozidiel na trh a bezpečnostných osvedčení); v správe o posúdení vplyvu sa stanovuje vytvorenie nezávislého odvolacieho orgánu mimo agentúry, ale zdá sa, že riešenie už zavedené v rámci EASA je vhodnejšie; vychádza z príslušných ustanovení nariadenia o EASA.

## KAPITOLA 10 FINANČNÉ USTANOVENIA:

Článok 58 ods. 2: nové písm. c) – doplnené nové zdroje príjmu ERA [externé poplatky za vydávanie povolení na uvedenie vozidiel na trh a bezpečnostných osvedčení (nové úlohy)]; nové písm. e) – zosúladienie s nariadením o EASA.

KAPITOLA 11 PERSONÁL: nová kapitola, prevažne v súlade so štandardnými ustanoveniami vyplývajúcimi zo spoločného prístupu k agentúram (články 62 a 63).

Článok 61: „Personál – všeobecné ustanovenia“; pôvodne článok 24, zmenený a doplnený v súlade so spoločným vyhlásením o agentúrach, hodnotením nariadenia o ERA a pozičným dokumentom rady ERA o budúcnosti agentúry; predchádzajúce obmedzenia týkajúce sa maximálneho trvania zmluvy sa vypustili.

## KAPITOLA 12 VŠEOBECNÉ USTANOVENIA:

Články 64, 66 – 68, 70 – 72: presunuté z iných častí pôvodného nariadenia a v prípade potreby zmenené a doplnené v súlade so spoločným vyhlásením o agentúrach.

Článok 65: „Dohoda o sídle a podmienky fungovania“; nový článok v súlade so spoločným vyhlásením o decentralizovaných agentúrach (2012).

Článok 69: „Spolupráca s národnými orgánmi a subjektmi“; nové články vyplývajúce z nových právomocí ERA vydávať osvedčenia a povolenia; spolupráca s národnými subjektmi a orgánmi sa v niektorých prípadoch považuje za potrebnú vzhľadom na ich odborné znalosti; možnosť zadať časť úloh ERA dodávateľom alebo subdodávateľom.

## KAPITOLA 13 ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA: nová kapitola

Články 73 a 74: „Delegované akty“; nové články – v nadväznosti na nové právomoci ERA (vydávanie bezpečnostných osvedčení a povolení na uvedenie vozidiel na trh, vlastné zdroje) je potrebné prijať delegované opatrenia; platí to podobne ako v prípade EASA.

Článok 75: „Postup výboru“; nový článok, uvádza sa, aby sa neodkazovalo na iné akty (smernicu o interoperabilite).

Článok 76: „Hodnotenie a preskúmanie“; pôvodný článok zmenený a doplnený v súlade so spoločným vyhlásením o agentúrach.

ČLÁNKY S ROVNAKÝM ZNENÍM AKO V NARIADENÍ č. 881/2004: 5, 6, 58, 59, 60.

## 4. VPLYV NA ROZPOČET

Toto nové nariadenie poskytuje legislatívny základ pre rozpočtové záväzky a záväzky týkajúce sa personálu vo vzťahu k Železničnej agentúre Európskej únie. Podrobné výpočty sú uvedené v prílohe v legislatívnom finančnom výkaze.

Je dôležité upozorniť, že v súvislosti so stavom zamestnancov ERA súčasný akt zahŕňa:

1. výpočty zdrojov z dvoch predchádzajúcich legislatívnych finančných výkazov pripojených k pôvodnému nariadeniu č. 881/2004 a k jeho zmene a doplneniu z roku

2008 (nariadenie č. 1335/2008), na základe ktorých sa ERA poskytlo 104 dočasných zamestnancov;

2. rozpočtové postupy na roky 2005 – 2013, na základe ktorých rozpočtový orgán poskytol ERA ďalších 39 pracovných miest, aby sa pokryli dodatočné úlohy nezohľadnené v zakladajúcom nariadení; výsledkom bolo spolu 143 miest pre dočasných zamestnancov v roku 2013;
3. odhadovaný vplyv nových úloh a posilnených právomocí ERA na zdroje plánované v tomto novom nariadení bol stanovený na 43 osôb.

V súvislosti s **bodom 2** treba poznamenať, že počet pracovných miest sa od zriadenia ERA v roku 2005 postupne zvyšoval. Táto zmena podliehala podrobnému ročnému preskúmaniu a každý rok ju prijímal rozpočtový orgán v súlade s počtom pracovných miest navrhnutých Komisiou. Rozdiel medzi bodom 1 a 2 sa vysvetľuje najmä tak, že viacero funkcií a činností, ako sú právne záležitosti, úradník pre ochranu údajov, sekretariát správnej rady, interný audit, kvalita a plánovanie činnosti, ekonomické hodnotenie (posúdenie vplyvu), obstarávanie, správa zariadení a vedúci správneho útvaru, nebolo stanovených v zakladajúcom nariadení – alebo sa prinajmenšom neplánovalo, že ich budú vykonávať vyhradení zamestnanci. V prípade niektorých oblastí činnosti vrátane ľudských zdrojov, informačných technológií a financovania boli potreby zdrojov značne podcenené.

Pokiaľ ide o ekonomické hodnotenie, táto činnosť vyplýva zo skutočnosti, že ERA bola zriadená preto, aby prispievala k integrovanému a konkurencieschopnému železničnému priestoru. Od samého začiatku bolo toto hodnotenie súčasťou činností agentúry – aj keď vo finančnom výkaze neboli stanovení žiadni pracovníci vyčlenení na tento účel. Potreba tejto činnosti je nespochybniteľná a nedávno sa zvýšila v súlade s prístupom k zostavovaniu rozpočtu podľa činností; odzrkadľuje sa to v skutočnosti, že do nového nariadenia o agentúre sa navrhuje začleniť nový článok.

Okrem tohto vývoja boli rôznymi aktmi Komisie agentúre uložené ďalšie úlohy s vplyvom na zdroje bez toho, aby sa to náležite odzrkadlilo vo finančnom výkaze. Napríklad rozhodnutím Komisie 2011/155/EÚ o uverejnení referenčného dokumentu uvedeného v článku 27 ods. 4 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES sa agentúre zverili ďalšie úlohy týkajúce sa zaistenia transparentnosti a zjednodušenia postupov a pravidiel používaných na povoľovanie železničných vozidiel a subsystémov. Úloha ERA sa konkrétnejšie týka zdokumentovania postupov udeľovania povolení v členských štátoch, zdokumentovania národných predpisov uplatňovaných na povoľovanie železničných vozidiel a na kontrolu súladu údajov, podpory národných bezpečnostných orgánov a správy a uchovávanía údajov.

Pokiaľ ide o **bod 3**, vplyv nových a rozšírených úloh na rozpočet a zamestnancov vyplýva v zásade z výpočtov v rámci posúdenia vplyvu, uplatňovania odporúčaní vyplývajúcich zo spoločného vyhlásenia Komisie, Európskeho parlamentu a Rady týkajúceho sa decentralizovaných agentúr, odporúčaní Dvora audítorov a Útvaru pre vnútorný audit a z hodnotenia nariadenia o ERA. Všetky zmeny právnych predpisov sú dôkladne vysvetlené v časti 3 tejto dôvodovej správy. Odhaduje sa, že na plnenie týchto nových a rozšírených úloh bude potrebných spolu 70 osôb, takže v súvislosti so súčasným stavom zamestnancov agentúry bude potrebných 43 dodatočných zamestnancov. Týchto 43 nových osôb sa bude zaoberať vydávaním povolení a osvedčení a potreby na ne sa pokryjú externými poplatkami, zatiaľ čo zvyšné potreby na 27 osôb sa pokryjú interným presunom existujúcich

zamestnancov agentúry. Nariadenie preto nebude mať ďalší vplyv na rozpočet EÚ (okrem rokov 2015 a 2016, keď ešte nebudú k dispozícii externé poplatky).

43 plánovaných dodatočných zamestnancov sa bude týkať týchto kategórií:

- technickí experti (41 osôb), ktorí sa budú zaoberať vydávaním povolení na uvedenie vozidiel a typov vozidiel na trh (30), povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky (6) a bezpečnostných osvedčení (5),
- súvisiaci administratívni pracovníci (2) vrátane jedného účtovníka, ktorí sa budú zaoberať správou plánovaného systému externých poplatkov vrátane spolupráce s národnými orgánmi.

Externými poplatkami by sa pokryli aj súvisiace režijné náklady, a to najmä náklady na:

- preklad rozhodnutí vydaných ERA do jazykov jednotlivých štátov,
- systém IT potrebný na účely účtovníctva (externé poplatky).

Zvyšných 27 osôb, na ktorých potreba sa pokryje interným presunom existujúcich zamestnancov agentúry, by sa zaoberalo:

- monitorovaním národných bezpečnostných orgánov a notifikovaných orgánov a vykonávaním národných právnych predpisov o bezpečnosti a interoperabilite,
- znižovaním počtu národných predpisov,
- poradenstvom a podporou poskytovanou členským štátom a zainteresovaným stranám, šírením informácií týkajúcich sa železničnej dopravy a školením a koordináciou prípadných náhradných dielov, ktoré sa majú normalizovať.

Celkový vplyv ERA na rozpočet EÚ v rokoch 2015 – 2020 sa odhaduje na 157,113 mil. EUR. Náklady na nové úlohy z rozpočtu EÚ dosahujú 0,4113 mil. EUR a od roku 2017 sa budú hradiť z poplatkov odvetvia.

Nariadenie má takisto vplyv na zdroje Komisie (v rámci GR MOVE). V tejto súvislosti toto nariadenie zahŕňa:

1. výpočty zdrojov z dvoch predchádzajúcich legislatívnych finančných výkazov pripojených k pôvodnému nariadeniu č. 881/2004 a k jeho zmene a doplneniu z roku 2008 (nariadenie č. 1335/2008), na základe ktorých sa Komisii poskytli dvaja úradníci/dočasní zamestnanci;
2. zmeny na roky 2005 – 2013 zahŕňajúce troch ďalších pracovníkov Komisie, ktorí sa zaoberajú otázkami týkajúcimi sa ERA, aby sa pokryli dodatočné úlohy nezohľadnené v zakladajúcom nariadení.

Celkový počet osôb pre Komisiu v súvislosti s touto iniciatívou bude 5 bez potreby nových pracovníkov.

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o Železničnej agentúre Európskej únie,**

**ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 91 ods. 1,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>1</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>2</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) Postupné vytváranie európskeho železničného priestoru bez hraníc si vyžaduje opatrenie Únie v oblasti technických predpisov platných pre železnice so zreteľom na technické aspekty (interoperabilita) a bezpečnostné aspekty, ktoré sú navzájom neoddeliteľne spojené a vyžadujú si vyššiu mieru harmonizácie na úrovni Únie. Príslušné právne predpisy o železničnej doprave, najmä tri železničné balíky, boli prijaté v uplynulých dvoch desaťročiach a najdôležitejšia z nich je smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc Spoločenstva a smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/57/ES zo 17. júna 2008 o interoperabilite systému železníc v Spoločenstve.
- (2) Súčasný sledovanie cieľov v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc si vyžaduje rozsiahlu technickú prácu, ktorú musí riadiť špecializovaný orgán. Preto bolo ako súčasť druhého železničného balíka z roku 2004 nevyhnutné vytvoriť v existujúcom inštitucionálnom rámci a so zreteľom na vyváženú silu v Únii európsku agentúru zodpovednú za bezpečnosť a interoperabilitu železníc (ďalej len „agentúra“).

---

<sup>1</sup> Ú. v. EÚ C ... s ....

<sup>2</sup> Ú. v. EÚ C ... s ....

- (3) Európska železničná agentúra bola pôvodne zriadená nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 z 29. apríla 2004<sup>3</sup> s cieľom podporiť vytvorenie európskeho železničného priestoru bez hraníc a pomôcť revitalizovať železničný sektor a súčasne posilňovať jeho základné výhody z hľadiska bezpečnosti. Nariadenie č. 881/2004 sa musí nahradiť novým aktom z dôvodu značného množstva zmien v úlohách agentúry a v jej vnútornej organizácii.
- (4) V štvrtom železničnom balíku sú navrhnuté dôležité zmeny na zlepšenie fungovania jednotného európskeho železničného priestoru prostredníctvom zmien a doplnení pomocou prepracovania smernice 2004/49/ES a smernice 2008/57/ES, ktoré sú obidve spojené s úlohami agentúry. V uvedených smerniciach a v tomto nariadení sa stanovuje najmä vykonávanie úloh týkajúcich sa vydávania povolení vozidiel a bezpečnostných osvedčení na úrovni Únie. Znamená to väčšiu úlohu agentúry.
- (5) Agentúra by mala prispievať k vytvoreniu a účinnému fungovaniu jednotného európskeho železničného priestoru bez hraníc a zaručeniu vysokej úrovne bezpečnosti a súčasne k zlepšeniu konkurenčného postavenia železničného sektora. Malo by sa to dosiahnuť tak, že sa v technických otázkach bude prispievať k vykonávaniu právnych predpisov Európskej únie zvýšením úrovne interoperability železničných systémov a rozvíjaniu spoločného prístupu k bezpečnosti európskeho železničného systému. Agentúra by mala vykonávať aj úlohu európskeho orgánu zodpovedného za vydávanie povolení na uvedenie železničných vozidiel a typov vozidiel na trh, bezpečnostných osvedčení pre železničné podniky a povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky. Okrem toho by mala monitorovať národné železničné predpisy a činnosť národných orgánov pôsobiacich v oblastiach interoperability a bezpečnosti železníc.
- (6) Pri plnení svojich cieľov by mala agentúra plne zohľadniť proces rozširovania Únie a špecifické obmedzenia, ktoré súvisia so železničnými spojeniami s tretími krajinami. Agentúra by mala mať výlučnú zodpovednosť za funkcie a právomoci, ktoré jej boli pridelené.
- (7) Agentúra by pri plnení svojich úloh, a najmä pri vypracovávaní odporúčaní mala čo najviac zohľadňovať externú expertízu v oblasti železničnej dopravy. Táto expertíza by mala pochádzať prevažne od profesionálov zo železničného sektora a dotknutých národných orgánov. Mali by vytvoriť kompetentné a reprezentatívne pracovné skupiny agentúry.
- (8) S cieľom získať lepšiu predstavu o hospodárskom vplyve na železničný sektor a na spoločnosť a umožniť tak ostatným prijímať informované rozhodnutia a účinnejšie riadiť pracovné priority a pridelovanie zdrojov v rámci agentúry by agentúra mala ďalej rozšíriť svoju účasť na činnosti posudzovania vplyvu.
- (9) Agentúra by mala poskytovať nezávislú a objektívnu technickú podporu hlavne pre Komisiu. Smernica .... [o interoperabilite železníc] poskytuje základ pre vypracovanie a revíziu technických špecifikácií interoperability (TSI), zatiaľ čo smernica ... [o bezpečnosti železníc] poskytuje základ pre vypracovanie a revíziu spoločných bezpečnostných metód (CSM) a spoločných bezpečnostných cieľov (CST). Kontinuita

---

<sup>3</sup> Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 1.

činnosti a rozvoj TSI, CSM a CST postupom časom si vyžadujú stály technický rámec a vyčlenených pracovníkov špecializovaného orgánu. Agentúra by na tieto účely mala byť zodpovedná za poskytovanie odporúčaní Komisii, pokiaľ ide o vypracovanie a revíziu TSI, CSM a CST. Národné bezpečnostné organizácie a regulačné orgány by mali mať takisto možnosť požadovať od agentúry nezávislé technické stanovisko.

- (10) Železničné podniky čelia pri predkladaní žiadosti o bezpečnostné osvedčenia príslušným národným orgánom rôznym problémom – od zdĺhavých postupov a nadmerných nákladov až po nespravodlivé zaobchádzanie, najmä s novými účastníkmi. Osvedčenia vydávané v jednom členskom štáte sa bezpodmienečne neuznávajú v iných členských štátoch, čo narúša jednotný európsky železničný priestor. Aby sa zaistila väčšia efektívnosť a nestrannosť postupov vydávania bezpečnostných osvedčení pre železničné podniky, je dôležité prejsť na jednotné bezpečnostné osvedčenie platné v celej Únii a vydávané agentúrou. Základ na to poskytuje revidovaná smernica ... [smernica o bezpečnosti železníc].
- (11) Povolenie na uvedenie do prevádzky v každom členskom štáte s výnimkou špecifických prípadov sa v súčasnosti v prípade železničných vozidiel stanovuje v smernici 2008/57/ES. Pracovná skupina pre povoľovanie vozidiel zriadená Komisiou v roku 2011 posudzovala niekoľko prípadov, keď výrobcovia a železničné podniky čelili ťažkostiam v dôsledku dlhého trvania postupu udeľovania povolení a nadmerných nákladov naň, a navrhla niekoľko zlepšení. Keďže dôvodom niektorých problémov je zložitosť súčasného postupu povoľovania vozidiel, tento postup by sa mal zjednodušiť. Každé železničné vozidlo by malo dostať len jedno povolenie a toto povolenie na uvedenie vozidiel a typov vozidiel na trh by mala vydávať agentúra. Znamenalo by to hmatateľné prínosy pre sektor znížením nákladov na postup a skrátením jeho trvania a obmedzilo by riziko potenciálnej diskriminácie, a to najmä nových spoločností, ktoré chcú vstúpiť na trh železničnej dopravy. Základ na to poskytuje revidovaná smernica ... [o interoperabilite železníc].
- (12) V záujme ďalšieho rozvoja jednotného európskeho železničného priestoru, najmä pokiaľ ide o poskytovanie primeraných informácií zákazníkom nákladnej dopravy a cestujúcim, a s prihliadnutím na súčasné zapojenie agentúry je potrebné posilniť úlohu agentúry v oblasti telematických aplikácií. Zabezpečil by sa tak ich konzistentný rozvoj a rýchle zavedenie.
- (13) Vzhľadom na význam Európskeho systému riadenia železničnej dopravy (ERTMS) z hľadiska plynulého rozvoja jednotného európskeho železničného priestoru a jeho bezpečnosti a s prihliadnutím na jeho doterajší roztrieštený rozvoj je potrebné posilniť jeho celkovú koordináciu na úrovni Únie. Agentúre ako najkompetentnejšiemu orgánu Únie by sa preto mala udeliť dôležitejšia úloha v tejto oblasti s cieľom zabezpečiť konzistentný rozvoj ERTMS, prispieť k zaisteniu, že zariadenie ERTMS bude spĺňať platné špecifikácie, a zabezpečiť, že európske výskumné programy týkajúce sa ERTMS sa budú koordinovať s rozvojom technických špecifikácií ERTMS. Aby sa navyše zvýšila efektívnosť a nestrannosť postupov vydávania povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky je dôležité prejsť na jednotné povolenie platné v celej Únii a vydávané agentúrou. Základ na to poskytuje revidovaná smernica ... [smernica o interoperabilite železníc].
- (14) Poplatky za vydávanie povolení vozidiel a bezpečnostných osvedčení si bežne účtujú príslušné národné orgány. S prevodom právomoci na úroveň Únie by právo účtovať



žiadateľom poplatky za vydávanie osvedčení a povolení uvedených v predchádzajúcich odôvodneniach mala mať agentúra. Výška týchto poplatkov by sa mala zodpovedať súčasnému priemeru v Únii alebo by mala byť nižšia a mala by sa stanoviť v delegovanom akte prijatom Komisiou.

- (15) Všeobecným cieľom je efektívny presun funkcií a úloh z členských štátov na agentúru bez zníženia súčasnej vysokej úrovne bezpečnosti. Agentúra by mala mať na vykonávanie svojich nových úloh k dispozícii dostatočné zdroje a načasovanie pridelovania týchto zdrojov by malo vychádzať z jasne vymedzených potrieb. S prihliadnutím na odborné znalosti národných orgánov, a to najmä národných bezpečnostných orgánov by agentúra mala mať možnosť náležite využiť túto expertízu pri udeľovaní príslušných povolení a osvedčení. Na tieto účely by sa malo podporovať vysielanie národných expertov do agentúry.
- (16) V smernici ... [o bezpečnosti železníc] a smernici ... [o interoperabilite železníc] sa stanovuje preskúvanie národných opatrení z hľadiska bezpečnosti a interoperability a kompatibility s pravidlami hospodárskej súťaže. Obmedzuje sa v nich aj možnosť členských štátov prijímať nové národné predpisy. Súčasný systém, v ktorom aj naďalej existuje veľký počet národných predpisov, vedie k možným rozporom s pravidlami Únie a vytvára riziko nedostatočnej transparentnosti a skrytej diskriminácie zahraničných prevádzkovateľov, a to najmä menších a nových prevádzkovateľov. S cieľom zabezpečiť prechod na systém skutočne transparentných a nestranných železničných predpisov na úrovni Únie treba posilniť postupné znižovanie počtu národných predpisov. Kľúčovú úlohu zohráva stanovisko založené na nezávislej a nestrannej expertíze na úrovni Únie. Na tieto účely treba posilniť úlohu agentúry.
- (17) Výkonnosť, organizácia a postupy rozhodovania v oblasti interoperability a bezpečnosti železníc sa medzi národnými bezpečnostnými orgánmi a notifikovanými orgánmi posudzovania zhody značne odlišujú a majú negatívny vplyv na hladké fungovanie jednotného európskeho železničného priestoru. Nepriaznivo ovplyvnené môžu byť najmä malé a stredné podniky, ktoré chcú vstúpiť na trh železničnej dopravy v inom členskom štáte. Preto je dôležitá posilnená koordinácia v záujme väčšej harmonizácie na úrovni Únie. Na tieto účely by agentúra mala monitorovať národné bezpečnostné orgány a notifikované orgány posudzovania zhody prostredníctvom auditov a inšpekcií.
- (18) V oblasti bezpečnosti je dôležité zabezpečiť čo najväčšiu transparentnosť a účinný tok informácií. Analýza výkonnosti založená na spoločných ukazovateľoch a spájajúca všetky strany v sektore je dôležitá a mala by sa vykonávať. Pokiaľ ide o štatistiku, je potrebná úzka spolupráca s Eurostatom.
- (19) S cieľom monitorovať pokrok v oblasti interoperability a bezpečnosti železníc by agentúra mala byť zodpovedná za zverejnenie príslušnej správy raz za dva roky. Vzhľadom na svoju technickú expertízu a nestrannosť by agentúra mala takisto pomáhať Komisii pri monitorovaní vykonávania právnych predpisov Únie týkajúcich sa bezpečnosti a interoperability železníc.
- (20) Mala by sa posilniť interoperabilita transeurópskej siete a nové investičné projekty, ktoré vybrala Únia na poskytnutie podpory, by mali byť v súlade s cieľom interoperability stanoveným v rozhodnutí Európskeho parlamentu a Rady č. 1692/96/ES z 23. júla 1996 o základných usmerneniach Spoločenstva pre rozvoj

transeurópskej dopravnej siete<sup>4</sup>. Agentúra je tou správnou inštitúciou, ktorá bude prispievať k dosahovaniu týchto cieľov.

- (21) Údržba železničných koľajových vozidiel je významnou súčasťou systému bezpečnosti. Vzhľadom na absenciu systému certifikácie údržbárskych dielní neexistuje skutočný európsky trh so službami údržby železničného vybavenia. Táto situácia zvyšuje náklady sektora a vedie k prázdny jazdám bez nákladu. Preto by sa mal postupne rozvíjať a aktualizovať európsky systém certifikácie údržbárskych dielní, pričom agentúra je najvhodnejší orgán, ktorý má navrhovať primerané riešenia Komisii.
- (22) Odborné kvalifikácie požadované od rušňovodičov sú významným faktorom z hľadiska bezpečnosti aj interoperability v Únii. Sú aj základným predpokladom voľného pohybu pracovníkov v odvetví železničnej dopravy. Táto otázka by sa mala riešiť so zreteľom na existujúci rámec pre sociálny dialóg. Agentúra by mala poskytnúť technickú podporu nevyhnutnú na zohľadnenie tohto aspektu na úrovni Únie.
- (23) Agentúra by mala organizovať a uľahčovať spoluprácu medzi národnými bezpečnostnými orgánmi, národnými vyšetrovacími orgánmi a zastupiteľskými orgánmi zo železničného sektora, ktoré pôsobia na európskej úrovni, v záujme podpory osvedčených postupov, výmeny príslušných informácií, zberu údajov týkajúcich sa železničnej dopravy a monitorovania celkovej výkonnosti železničného systému v oblasti bezpečnosti.
- (24) Na zabezpečenie čo najväčšej transparentnosti a rovnocenného prístupu všetkých strán k príslušným informáciám by dokumenty určené na účely procesov v oblasti interoperability a bezpečnosti železníc mali byť prístupné verejnosti. To isté platí pre licencie, bezpečnostné osvedčenia a iné relevantné železničné dokumenty. Agentúra by mala zabezpečiť účinné prostriedky na výmenu a zverejňovanie týchto informácií.
- (25) Podpora inovácií a výskumu v oblasti železničnej dopravy je dôležitou úlohou, ktorú by agentúra mala vzhľadom na svoju povesť a postavenie posilňovať. Žiadna finančná pomoc poskytnutá v rámci aktivít agentúry by v tejto súvislosti nemala viesť k akémukoľvek narušeniu na príslušnom trhu.
- (26) S cieľom zvýšiť efektívnosť finančnej podpory Únie, jej kvalitu a kompatibilitu s príslušnými technickými predpismi by agentúra ako jediný orgán Únie s uznávanou právomocou v oblasti železničnej dopravy mala zohrávať aktívnu úlohu pri posudzovaní železničných projektov.
- (27) Právne predpisy o interoperabilite a bezpečnosti železníc, vykonávacie usmernenia alebo odporúčania agentúry môžu niekedy zainteresovaným stranám spôsobovať ťažkosti s ich výkladom a iné problémy. Riadne a jednotné chápanie týchto aktov je základným predpokladom účinného vykonávania železničných právnych predpisov a fungovania trhu železničnej dopravy. Agentúra by sa preto v tejto súvislosti mala aktívne zapájať do školiacich a vysvetľujúcich činností.

---

<sup>4</sup> Ú. v. ES L 228, 9.9.1996, s. 1.

- (28) Aby agentúra riadne vykonávala svoje úlohy, mala by mať právnu subjektivitu a samostatný rozpočet financovaný hlavne prostredníctvom príspevku Únie a poplatkov hradených žiadateľmi. Na zabezpečenie nezávislosti agentúry v jej každodennom riadení a stanoviskách, odporúčaniach a rozhodnutiach, ktoré vydáva, by organizácia agentúry mala byť transparentná a výkonný riaditeľ by mal mať plnú zodpovednosť. Personál agentúry by mal byť nezávislý a mal by predstavovať primerané vyváženie krátkodobých a dlhodobých zmlúv, aby sa zachovali organizačné znalosti a kontinuita činnosti agentúry a aby sa súčasne zachovala potrebná a priebežná výmena expertízy so železničným sektorom.
- (29) Aby sa zabezpečilo účinné plnenie funkcií agentúry, členské štáty a Komisia by mali byť zastúpené v riadiacej rade, ktorá má potrebné právomoci vrátane právomoci zostavovať rozpočet a schvaľovať ročné a viacročné pracovné programy.
- (30) Na zaručenie transparentnosti rozhodnutí riadiacej rady by sa na jej zasadnutiach mali zúčastňovať zástupcovia príslušných sektorov, ale bez hlasovacieho práva. Toto právo by bolo vyhradené pre zástupcov verejných orgánov, ktorí sú zodpovední voči demokratickým kontrolným orgánom. Zástupcov sektora by mala vymenúvať Komisia na základe reprezentatívности železničných podnikov, manažérov infraštruktúry, odvetvia železničnej dopravy, odborových zväzov, cestujúcich a zákazníkov nákladnej dopravy na úrovni Únie.
- (31) S cieľom náležite pripravovať zasadnutia riadiacej rady a poskytovať jej odporúčania v súvislosti s prijímanými rozhodnutiami by sa mala vytvoriť poradná výkonná rada.
- (32) Je potrebné zabezpečiť, aby strany, ktorých sa rozhodnutia agentúry týkajú, mohli nezávisle a nestranne využívať potrebné opravné prostriedky. Mal by sa zaviesť vhodný odvolací mechanizmus, aby sa proti rozhodnutiam výkonného riaditeľa dalo odvolať u špecializovanej odvolacej rady, ktorej rozhodnutia môžu byť zase predmetom konania na Súdnom dvore.
- (33) Širší strategický výhľad, pokiaľ ide o činnosti agentúry, by pomohol účinnejšie plánovať a riadiť jej zdroje a prispel by k vyššej kvalite jej výsledkov. Riadiaca rada by po náležitých konzultáciách s príslušnými zainteresovanými stranami mala preto prijať a pravidelne aktualizovať viacročný pracovný program.
- (34) Práca agentúry by mala byť transparentná. Mala by sa zabezpečiť účinná kontrola zo strany Európskeho parlamentu a na tento účel by mal mať Európsky parlament možnosť vypočúť výkonného riaditeľa agentúry a poskytnúť konzultácie o viacročnom pracovnom programe. Agentúra by mala uplatňovať aj príslušné právne predpisy Únie týkajúce sa prístupu verejnosti k dokumentom.
- (35) Keďže bolo v uplynulých rokoch vytvorených čoraz viac decentralizovaných agentúr, pokúsil sa rozpočtový orgán zlepšiť transparentnosť a kontrolu nad hospodárením s prostriedkami Únie, ktoré im boli pridelené, a to najmä pokiaľ ide o zahrnutie poplatkov do rozpočtu, finančnú kontrolu, právomoc udeliť absolútorium, príspevky do systému dôchodkového zabezpečenia a vnútorný rozpočtový postup (kódex správania). Podobne by sa malo nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 z 25. mája 1999 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre

boj proti podvodom (OLAF)<sup>5</sup> uplatňovať bez obmedzenia na agentúru, ktorá by mala pristúpiť k medziinštitucionálnej dohode z 25. mája 1999 medzi Európskym parlamentom, Radou Európskej únie a Komisiou Európskych spoločenstiev, ktorá sa týka vnútorných vyšetrovaní Európskeho úradu pre boj proti podvodom<sup>6</sup>.

- (36) Keďže cieľ navrhovaného opatrenia, a to zriadiť špecializovaný orgán na formuláciu spoločných riešení záležitostí týkajúcich sa interoperability a bezpečnosti železníc, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov z dôvodu spoločnej povahy práce, ktorá sa má vykonať, a preto ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 zmluvy. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (37) S cieľom stanoviť primeranú výšku poplatkov, ktoré je agentúra oprávnená účtovať, by sa mala Komisii udeliť právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie, pokiaľ ide o články, ktoré sa zaoberajú vydávaním a obnovením povolení na uvedenie subsystemov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky, povolení na uvedenie vozidiel a typov vozidiel na trh a bezpečnostných osvedčení. Je osobitne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočnila vhodné konzultácie, a to aj na expertnej úrovni. Pri príprave a vypracovávaní delegovaných aktov by mala Komisia zabezpečiť súčasné, včasné a vhodné postúpenie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.
- (38) S cieľom zabezpečiť vykonávanie článkov 21 a 22 tohto nariadenia, ktoré sa týkajú preskúmania návrhov národných predpisov a platných predpisov, by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci.
- (39) S cieľom zabezpečiť jednotné podmienky vykonávania článkov 29, 30, 31, a 51 tohto nariadenia by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie.
- (40) Je potrebné zaviesť určité zásady týkajúce sa riadenia agentúry s cieľom dosiahnuť súlad so spoločným vyhlásením a spoločným prístupom schváleným v júli 2012 Medziinštitucionálnou pracovnou skupinou pre decentralizované agentúry EÚ, ktorých účelom je zefektívniť činnosti agentúr a zvýšiť ich výkonnosť.
- (41) Toto nariadenie rešpektuje základné práva a dodržiava zásady uznané najmä v Charte základných práv Európskej únie,

---

<sup>5</sup> Ú. v. ES L 136, 31.5.1999, s. 1.

<sup>6</sup> Ú. v. ES L 136, 31.5.1999, s. 15.

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## KAPITOLA 1

### ZÁSADY

#### *Článok 1*

##### **Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti**

1. Týmto nariadením sa zriaďuje Železničná agentúra Európskej únie (ďalej len „agentúra“).
2. Týmto nariadením sa stanovujú:
  - a) zriadenie a úlohy agentúry;
  - b) úlohy členských štátov.
3. Toto nariadenie sa uplatňuje na:
  - a) interoperabilitu v rámci systému železníc Únie stanovenú v smernici ../../EÚ [smernica o interoperabilite];
  - b) bezpečnosť systému železníc v rámci Únie stanovenú v smernici ../../EU [smernica o bezpečnosti železníc];
  - c) certifikáciu rušňovodičov stanovenú v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES z 23. októbra 2007 o certifikácii rušňovodičov rušňov a vlakov v železničnom systéme v Spoločenstve [smernica o rušňovodičoch].

#### *Článok 2*

##### **Právny charakter**

1. Agentúra je orgánom Únie s právnou subjektivitou.
2. V každom členskom štáte má agentúra najvyšší stupeň právnej spôsobilosti, priznaný právnickým osobám podľa práva daného štátu. Predovšetkým môže nadobúdať hnutel'ný a nehnuteľný majetok alebo sa ho zbavovať a môže byť účastníkom právnych konaní.
3. Agentúru zastupuje jej riaditeľ.

### Článok 3

#### Druhy aktov agentúry

Agentúra môže:

- a) adresovať odporúčania Komisii týkajúce sa uplatňovania článkov 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 32, 31, 33 a 41;
- b) adresovať odporúčania členským štátom týkajúce sa uplatňovania článkov 21, 22 a 30;
- c) vydávať stanoviská Komisii podľa článkov 9, 21, 22 a 38 a dotknutým orgánom v členských štátoch podľa článku 9;
- d) vydávať rozhodnutia podľa článkov 12, 16, 17, 18;
- e) vydávať stanoviská, ktoré predstavujú prijateľné prostriedky preukázania zhody podľa článku 15;
- f) vydávať technické dokumenty podľa článku 15;
- g) vydávať audítorské správy podľa článkov 29 a 30;
- h) vydávať usmernenia a iné nezáväzné dokumenty, ktoré uľahčujú uplatňovanie právnych predpisov o interoperabilite a bezpečnosti železníc podľa článkov 11, 15 a 24.

## KAPITOLA 2

### PRACOVNÉ METÓDY

#### Článok 4

##### Vytváranie a zloženie pracovných skupín

1. Na vypracovávanie odporúčaní týkajúcich sa najmä technických špecifikácií interoperability (TSI), spoločných bezpečnostných cieľov (CST) a spoločných bezpečnostných metód (CSM) agentúra vytvorí obmedzený počet pracovných skupín.

Agentúra môže na žiadosť Komisie alebo z vlastnej iniciatívy vytvárať pracovné skupiny v iných náležite odôvodnených prípadoch po konzultáciách s Komisiou.

2. Agentúra vymenúva expertov do pracovných skupín.

Agentúra vymenúva zástupcov navrhnutých príslušnými národnými orgánmi do pracovných skupín, do ktorých sa chcú zapojiť.

Agentúra vymenúva do pracovných skupín profesionálov zo železničného sektora zo zoznamu uvedeného v odseku 3. Zabezpečuje náležité zastúpenie tých sektorov priemyslu a tých používateľov, ktorých by sa mohli dotknúť opatrenia, ktoré Komisia môže navrhnúť na základe odporúčaní, ktoré jej adresovala agentúra.

Agentúra môže v prípade potreby vymenovať do pracovných skupín nezávislých odborníkov a zástupcov medzinárodných organizácií, ktorí sú v príslušnej oblasti považovaní za kompetentných. Do pracovných skupín nesmú byť vymenovaní pracovníci agentúry.

3. Každý zastupiteľský orgán uvedený v článku 34 posielajú agentúre zoznam najkvalifikovanejších odborníkov poverených jeho zastupovaním v každej pracovnej skupine.
4. Vždy, keď má práca takýchto pracovných skupín priamy vplyv na pracovné podmienky, zdravie a bezpečnosť pracovníkov v danom odvetví, zástupcovia organizácií pracovníkov sa zapoja do príslušných pracovných skupín ako riadni členovia.
5. Cestovné výdavky a výdavky na diéty členov pracovných skupín založené na predpisoch a sadzbách, ktoré prijala riadiaca rada, znáša agentúra.
6. Pracovným skupinám predsedá zástupca agentúry.
7. Činnosť pracovných skupín musí byť transparentná. Riadiaca rada stanovuje rokovací poriadok pracovných skupín.

#### Článok 5

##### **Konzultácie so sociálnymi partnermi**

Vždy, keď má práca uvedená v článkoch 11, 12, 15, a 32 priamy vplyv na sociálne prostredie alebo pracovné podmienky pracovníkov v danom odvetví, agentúra uskutoční konzultácie so sociálnymi partnermi v rámci výboru pre medziodvetvový dialóg ustanoveného podľa rozhodnutia 98/500/ES<sup>7</sup>.

Tieto konzultácie sa konajú predtým, než agentúra predloží svoje odporúčania Komisii. Agentúra náležite zohľadňuje tieto konzultácie a musí byť vždy k dispozícii, aby vysvetlila svoje odporúčania. Stanoviská vyjadrené v rámci výboru pre medziodvetvový dialóg poskytuje agentúra Komisii a Komisia výboru uvedenému v článku 75.

#### Článok 6

##### **Konzultácie so zákazníkmi nákladnej železničnej dopravy a cestujúcimi**

Vždy, keď má práca uvedená v článkoch 11 a 15 priamy vplyv na zákazníkov nákladnej železničnej dopravy a cestujúcich, agentúra uskutoční konzultácie s organizáciami, ktoré ich

<sup>7</sup> Rozhodnutie Komisie 98/500/ES z 20. mája 1998 o zriadení Výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni (Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27).

zastupujú. Zoznam organizácií, s ktorými sa majú uskutočniť konzultácie, vypracúva Komisia s pomocou výboru uvedeného v článku 75.

Tieto konzultácie sa konajú predtým, než agentúra predloží svoje návrhy Komisii. Agentúra náležite zohľadňuje tieto konzultácie a musí byť vždy k dispozícii, aby vysvetlila svoje návrhy. Stanoviská vyjadrené v rámci príslušných organizácií poskytuje agentúra Komisii a Komisia výboru uvedenému v článku 75.

## Článok 7

### Posúdenie vplyvu

1. Agentúra uskutočňuje posúdenie vplyvu svojich odporúčaní a stanovísk. Riadiaca rada prijme metodiku posúdenia vplyvu na základe metodiky Komisie. Agentúra úzko spolupracuje s Komisiou s cieľom zabezpečiť, že sa náležite zohľadní príslušná práca Komisie.
2. Predtým, než agentúra začne nejakú činnosť zaradenú do pracovného programu, uskutoční predbežné posúdenie jej vplyvu, v ktorom sa uvedie:
  - a) problém, ktorý sa má riešiť, a pravdepodobné riešenia;
  - b) rozsah, v akom by bolo potrebné konkrétne opatrenie vrátane vydania odporúčania alebo stanoviska agentúry;
  - c) očakávaný príspevok agentúry k riešeniu problému.

Okrem toho každá činnosť a projekt v pracovnom programe podlieha analýze efektívnosti samostatne a v spojení s inými činnosťami, aby sa čo najlepšie využil rozpočet a zdroje agentúry.

3. Agentúra môže vykonať posúdenie právnych predpisov *ex post* vyplývajúcich z jej odporúčaní.
4. Členské štáty poskytujú agentúre údaje potrebné na posúdenie vplyvu.

## Článok 8

### Štúdie

Agentúra si objedná štúdie a financuje ich zo svojho vlastného rozpočtu, ak je to potrebné na plnenie jej úloh.

## Článok 9

### Stanoviská

1. Na žiadosť národných regulačných orgánov uvedených v článku 55 smernice 2012/34/EÚ [smernica, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor



(prepracované znenie)] vydáva agentúra stanoviská týkajúce sa aspektov súvisiacich s bezpečnosťou a interoperabilitou tých záležitostí, na ktoré boli upozornené.

2. Agentúra na žiadosť Komisie vydáva stanoviská k zmenám a doplneniam ktoréhokoľvek aktu prijatého na základe smernice ...[smernica o interoperabilite] alebo smernice ... [smernica o bezpečnosti železníc], najmä ak existujú náznaky údajných nedostatkov.
3. Pokiaľ ide o stanoviská uvedené v predchádzajúcich odsekoch a v iných článkoch tohto nariadenia, agentúra predkladá svoje stanoviská do dvoch mesiacov, ak nie je dohodnuté inak. Stanoviská agentúra do dvoch mesiacov verejne sprístupní vo verzii, z ktorej bude vypustený všetok materiál podliehajúci obchodnému tajomstvu.

### *Článok 10*

#### **Návštevy v členských štátoch**

1. Na plnenie svojich úloh, a najmä tých, ktoré sú uvedené v článkoch 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 a 38, môže agentúra vykonávať návštevy v členských štátoch v súlade s politikou vymedzenou riadiacou radou.
2. Agentúra informuje dotknutý členský štát o plánovanej návšteve, menách delegovaných úradníkov agentúry a dátume začiatku návštevy. Delegovaní úradníci agentúry vykonávajú tieto návštevy na základe predloženia rozhodnutia výkonného riaditeľa, v ktorom sa uvádza účel a ciele ich návštevy.
3. Národné orgány členských štátov uľahčujú prácu personálu agentúry.
4. Agentúra vypracuje správu o každej návšteve a pošle ju Komisii a dotknutému členskému štátu.
5. Predchádzajúce odseky sa uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté inšpekcie uvedené v článku 29 ods. 6 a článku 30 ods. 6, ktoré sa vykonávajú v súlade s postupom, ktorý je stanovený v uvedených článkoch.

## **KAPITOLA 3**

### **ÚLOHY TÝKAJÚCE SA BEZPEČNOSTI ŽELEZNÍC**

#### *Článok 11*

##### **Technická podpora – odporúčania týkajúce sa bezpečnosti železníc**

1. Agentúra vydáva Komisii odporúčania týkajúce sa spoločných bezpečnostných metód (CSM) a spoločných bezpečnostných cieľov (CST) uvedených v článkoch 6 a 7 smernice... [smernica o bezpečnosti železníc]. Agentúra vydáva Komisii aj odporúčania týkajúce sa pravidelnej revízie CSM a CST.

2. Agentúra na žiadosť Komisie alebo z vlastnej iniciatívy vydáva Komisii odporúčania týkajúce sa ďalších opatrení v oblasti bezpečnosti.
3. Agentúra môže vydávať usmernenia a iné nezáväzné dokumenty na uľahčenie vykonávania právnych predpisov o bezpečnosti železníc.

### *Článok 12*

#### **Bezpečnostné osvedčenia**

Agentúra vydáva jednotné bezpečnostné osvedčenia v súlade s článkom 10 a článkom 11 smernice ... [smernica o bezpečnosti].

### *Článok 13*

#### **Údržba vozidiel**

1. Agentúra pomáha Komisii v súvislosti so systémom certifikácie subjektov zodpovedných za údržbu v súlade s článkom 14 ods. 6 smernice ... [smernica o bezpečnosti železníc].
2. Agentúra vydáva Komisii odporúčania so zreteľom na článok 14 ods. 7 smernice... [smernica o bezpečnosti železníc].
3. Agentúra vykonáva analýzu všetkých alternatívnych opatrení prijatých v súlade s článkom 15 smernice ... [smernica o bezpečnosti železníc] v správe uvedenej v článku 30 ods. 2 tohto nariadenia.

### *Článok 14*

#### **Preprava nebezpečného tovaru železničnou dopravou**

Agentúra sleduje vývoj právnych predpisov upravujúcich prepravu nebezpečného tovaru železničnou dopravou v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/68/ES<sup>8</sup> a porovnáva ich s právnymi predpismi upravujúcimi interoperabilitu a bezpečnosť železníc, a najmä so základnými požiadavkami. Agentúra na tieto účely pomáha Komisii a môže vydávať odporúčania na žiadosť Komisie alebo z vlastnej iniciatívy.

---

<sup>8</sup> Ú. v. EÚ L 260, 30.9.2008, s. 13.

## KAPITOLA 4

### ÚLOHY TÝKAJÚCE SA INTEROPERABILITY

#### Článok 15

#### Technická podpora v oblasti interoperability železníc

1. Agentúra:
  - a) vydáva Komisii odporúčania týkajúce sa TSI a ich revízie v súlade s článkom 5 smernice ... [smernica o interoperabilite];
  - b) vydáva Komisii odporúčania týkajúce sa vzorov vyhlásenia EÚ o overení a dokumentov v rámci súboru technickej dokumentácie, ktoré musia byť k nemu pripojené, v súlade s článkom 15 smernice ... [smernica o interoperabilite];
  - c) vydáva Komisii odporúčania týkajúce sa špecifikácií registrov a ich revízie v súlade s článkami 43, 44 a 45 smernice ... [smernica o interoperabilite];
  - d) vydáva stanoviská, ktoré predstavujú prijateľné prostriedky preukázania zhody, v súvislosti s nedostatkami TSI v súlade s článkom 6 ods. 2 smernice ... [smernica o interoperabilite] a poskytuje ich Komisii;
  - e) vydáva Komisii stanoviská týkajúce sa žiadostí o neuplatňovanie TSI členskými štátmi v súlade s článkom 7 smernice ... [smernica o interoperabilite];
  - f) vydáva technické dokumenty v súlade s článkom 4 ods. 9 smernice ... [smernica o interoperabilite];
  - g) vydáva Komisii odporúčania týkajúce sa pracovných podmienok všetkých pracovníkov, ktorí vykonávajú rozhodujúce úlohy z bezpečnostného hľadiska.
2. Na vypracovávanie odporúčaní uvedených v ods. 1 písm. a) a b) agentúra:
  - a) zabezpečuje, aby sa TSI a špecifikácie registrov prispôbili technickému pokroku, trendom na trhu a sociálnym požiadavkám;
  - b) zabezpečuje koordináciu medzi vypracovaním a aktualizáciou TSI na jednej strane a vypracovaním európskych noriem, ktoré sa ukážu ako potrebné z hľadiska interoperability na strane druhej, a udržiava príslušné kontakty s európskymi orgánmi pre normalizáciu.
3. Agentúra môže vydávať usmernenia a iné nezáväzné dokumenty na uľahčenie vykonávania právnych predpisov o interoperabilite železníc.

## *Článok 16*

### **Povolenia na uvedenie vozidiel na trh**

Agentúra vydáva povolenia na uvedenie železničných vozidiel na trh v súlade s článkom 20 smernice ... [smernica o interoperabilite].

## *Článok 17*

### **Povolenia na uvedenie typov vozidiel na trh**

Agentúra vydáva povolenia na uvedenie typov vozidiel na trh v súlade s článkom 22 smernice ... [smernica o interoperabilite].

## *Článok 18*

### **Povolenia na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky**

V súlade s článkom 18 smernice ... [smernica o interoperabilite] vydáva agentúra povolenia na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky, ktoré sa nachádzajú alebo prevádzkujú v celej Únii.

## *Článok 19*

### **Telematické aplikácie**

1. Agentúra koná ako orgán zodpovedný za systém a je zodpovedná za udržiavanie technických špecifikácií týkajúcich sa telematických aplikácií v súlade s príslušnými TSI.
2. Agentúra vymedzuje, uverejňuje a uplatňuje postup spravovania žiadostí o zmeny týchto špecifikácií. Agentúra na tieto účely zriadi a udržiava register žiadostí o zmeny špecifikácií telematických aplikácií a ich stavu.
3. Agentúra vypracuje a udržiava technické nástroje na spravovanie rôznych verzií špecifikácií telematických aplikácií.
4. Agentúra pomáha Komisii pri monitorovaní zavádzania telematických aplikácií v súlade s príslušnými TSI.

## *Článok 20*

### **Podpora notifikovaných orgánov posudzovania zhody**

1. Agentúra podporuje činnosti notifikovaných orgánov posudzovania zhody uvedené v článku 27 smernice ... [ smernica o interoperabilite]. Táto podpora zahŕňa najmä vypracovávanie usmernení na posudzovanie zhody alebo vhodnosti na použitie komponentu interoperability podľa článku 9 smernice ... [smernica o interoperabilite]

a usmernení týkajících sa postupu overovania ES uvedeného v článku 10 smernice ... [smernica o interoperabilite].

2. Agentúra uľahčuje spoluprácu notifikovaných orgánov posudzovania zhody a vykonáva najmä funkciu technického sekretariátu ich koordinačnej skupiny.

## **KAPITOLA 5**

### **ÚLOHY TÝKAJÚCE SA NÁRODNÝCH PREDPISOV**

#### *Článok 21*

##### **Preskúmanie návrhu národných predpisov**

1. Agentúra preskúma návrh národných predpisov, ktorý jej bol predložený, do dvoch mesiacov od ich prijatia v súlade s:
  - a) článkom 8 ods. 2 smernice ... [smernica o bezpečnosti železníc];
  - b) článkom 14 smernice ... [smernica o interoperabilite].
2. Ak sa agentúra po preskúmaní uvedenom v odseku 1 domnieva, že národné predpisy umožňujú splniť základné požiadavky na interoperabilitu, dodržať CSM a dosiahnuť CST a že by nevedli k svojvoľnej diskriminácii alebo skrytému obmedzovaniu v súvislosti s prevádzkou železničnej dopravy medzi členskými štátmi, informuje Komisiu a dotknutý členský štát o svojom pozitívnom posúdení. Komisia môže schváliť predpis v systéme informačných technológií uvedenom v článku 23.
3. Ak preskúmanie uvedené v odseku 1 vedie k negatívnemu posúdeniu, agentúra:
  - a) vydá odporúčanie určené dotknutému členskému štátu s uvedením dôvodov, prečo by predmetný predpis nemal nadobudnúť účinnosť a/alebo prečo by sa nemal uplatňovať;
  - b) informuje Komisiu o svojom negatívnom posúdení.
4. Ak členský štát do dvoch mesiacov od doručenia odporúčania agentúry uvedeného v ods. 3 písm. a) neprijme žiadne opatrenie, Komisia potom, čo dostane informácie uvedené v ods. 3 písm. b) a po zohľadnení dôvodov dotknutého členského štátu, môže prijať rozhodnutie určené dotknutému členskému štátu, v ktorom ho požiada o zmenu a doplnenie predmetného návrhu predpisu alebo o pozastavenie jeho prijatia, nadobudnutia účinnosti alebo vykonávania.

## Článok 22

### Preskúmanie platných národných predpisov

1. Agentúra preskúma národné predpisy, ktoré jej boli predložené, do dvoch mesiacov od ich prijatia v súlade s článkom 14 ods. 3 smernice ... [smernica o interoperabilite].
2. Ak sa agentúra po preskúmaní uvedenom v odseku 1 domnieva, že národné predpisy umožňujú splniť základné požiadavky na interoperabilitu, dodržať CSM a dosiahnuť CST a že by nevedli k svojvoľnej diskriminácii alebo skrytému obmedzovaniu v súvislosti s prevádzkou železničnej dopravy medzi členskými štátmi, informuje Komisiu a dotknutý členský štát o svojom pozitívnom posúdení. Komisia môže schváliť predpis v systéme informačných technológií uvedenom v článku 23.
3. Ak preskúmanie uvedené v odseku 1 vedie k negatívnemu posúdeniu, agentúra:
  - a) vydá odporúčanie určené dotknutému členskému štátu s uvedením dôvodov, prečo by sa predmetný predpis mal zmeniť a doplniť alebo zrušiť;
  - b) informuje Komisiu o svojom negatívnom posúdení.
4. Ak členský štát do dvoch mesiacov od doručenia odporúčania agentúry uvedeného v ods. 3 písm. a) neprijme žiadne opatrenie, Komisia potom, čo dostane informácie uvedené v ods. 3 písm. b) a po zohľadnení dôvodov dotknutého členského štátu, môže prijať rozhodnutie určené dotknutému členskému štátu, v ktorom ho požiada o zmenu a doplnenie alebo zrušenie predmetného predpisu.
5. Postup opísaný v odsekoch 2 a 3 sa uplatňuje *mutatis mutandis* v prípadoch, keď sa agentúra dozvie, že národný predpis, či už je oznámený alebo nie, je nadbytočný alebo je v rozpore s CSM, CST, TSI alebo inými právnymi predpismi Únie v oblasti železničnej dopravy.

## Článok 23

### Systém informačných technológií používaný na účely oznamovania a klasifikácie národných predpisov

1. Agentúra vytvorí a spravuje špecializovaný systém informačných technológií obsahujúci národné predpisy uvedené v článku 21 ods. 1 a článku 22 ods. 1 a sprístupňuje ho zainteresovaným stranám a verejnosti.
2. Členské štáty oznamujú agentúre a Komisii národné predpisy uvedené v článku 21 ods. 1 a článku 22 ods. 1 prostredníctvom systému informačných technológií uvedeného v odseku 1. Agentúra uverejňuje predpisy v tomto systéme a používa ho na informovanie Komisie v súlade v článkami 21 a 22.
3. Agentúra klasifikuje oznámené národné predpisy v súlade s článkom 14 ods. 8 smernice .... [smernica o interoperabilite]. Na tieto účely používa systém uvedený v prvom odseku tohto článku.

4. Agentúra klasifikuje národné predpisy oznámené v súlade s článkom 8 ods. 2 smernice ... [smernica o bezpečnosti železníc] s prihliadnutím na vývoj právnych predpisov EÚ. Agentúra na tieto účely vypracuje nástroj na spravovanie predpisov, ktorý majú používať členské štáty na zjednodušenie svojich systémov národných predpisov. Agentúra používa systém uvedený v prvom pododseku tohto článku na zverejnenie nástroja na spravovanie predpisov.

## KAPITOLA 6

### ÚLOHY TÝKAJÚCE SA EURÓPSKEHO SYSTÉMU RIADENIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY (ERTMS)

#### Článok 24

#### Orgán zodpovedný za systém ERTMS

1. Agentúra koná ako orgán zodpovedný za systém a je zodpovedná za udržiavanie technických špecifikácií ERTMS.
2. Agentúra vymedzuje, uverejňuje a uplatňuje postup spravovania žiadostí o zmeny týchto špecifikácií. Agentúra na tieto účely vytvorí a udržiava register žiadostí o zmeny špecifikácií ERTMS a ich stavu.
3. Agentúra odporúča prijatie novej verzie technických špecifikácií ERTMS. Urobí to však len v prípade, že predchádzajúca verzia bola zavedená v dostatočnej miere. Vypracovanie nových verzií nesmie narušiť mieru zavádzania ERTMS, stabilitu špecifikácií, ktorá je potrebná v záujme optimalizácie výroby zariadenia ERTMS, návratnosti investícií pre železničné podniky a efektívne plánovanie zavádzania ERTMS.
4. Agentúra vypracuje a udržiava technické nástroje na spravovanie jednotlivých verzií ERTMS s cieľom zabezpečiť technickú a prevádzkovú kompatibilitu medzi sieťami a vozidlami vybavenými rozličnými verziami a poskytnúť stimuly na rýchle zavedenie platných verzií.
5. V súlade s článkom 5 ods. 10 smernice ... [smernica o interoperabilite železníc] agentúra zabezpečuje, aby nasledujúce verzie zariadenia ERTMS boli technicky kompatibilné s predchádzajúcimi verziami.
6. Agentúra vypracováva a šíri príslušné pokyny pre zainteresované strany týkajúce sa podávania žiadostí a vysvetľujúcu dokumentáciu k technickým špecifikáciám ERTMS.

## Článok 25

### **Ad hoc pracovná skupina notifikovaných orgánov posudzovania zhody pre ERTMS**

1. Agentúra vytvorí *ad hoc* pracovnú skupinu notifikovaných orgánov posudzovania zhody pre ERTMS uvedenú v článku 27 smernice ... [smernica o interoperabilite] a predsedá jej.

Pracovná skupina kontroluje súlad uplatňovania postupov posudzovania zhody alebo vhodnosti na použitie komponentu interoperability podľa článku 9 smernice ... [smernica o interoperabilite] a postupov overovania ES uvedených v článku 10 smernice ... [smernica o interoperabilite], ktoré vykonávajú notifikované orgány posudzovania zhody.

2. Agentúra podáva Komisii raz za dva roky správu o činnostiach pracovnej skupiny uvedenej v odseku 1 vrátane štatistických údajov o účasti zástupcov notifikovaných orgánov posudzovania zhody v pracovnej skupine.
3. Agentúra hodnotí uplatňovanie postupu posudzovania zhody komponentov interoperability a postupu overovania ES v prípade zariadenia ERTMS a raz za dva roky podáva Komisii správu, v ktorej jej navrhne prípadné zlepšenia.

## Článok 26

### **Podpora technickej a prevádzkovej kompatibility medzi vlakovým zariadením ERTMS a traťovými subsystémami**

1. Agentúra môže pomáhať železničným podnikom na ich žiadosť pri overovaní technickej a prevádzkovej kompatibility medzi vlakovým zariadením ERTMS a traťovými subsystémami pred uvedením vozidla do prevádzky.
2. Ak agentúra zistí, že existuje riziko technickej a prevádzkovej nekompatibility medzi sieťami a vozidlami vybavených zariadením ERTMS v rámci špecifických projektov ERTMS, môže požiadať príslušných aktérov, najmä výrobcov, notifikované orgány posudzovania zhody, železničné podniky, manažérov infraštruktúry a národné bezpečnostné orgány, aby agentúre poskytli všetky informácie týkajúce sa postupov uplatňovaných pri overovaní ES a uvádzaní do prevádzky a všetky informácie o prevádzkových podmienkach. Agentúra o takomto riziku informuje Komisiu a v prípade potreby odporučí Komisii vhodné opatrenia.

## Článok 27

### **Podpora zavádzania ERTMS a projektov ERTMS**

1. Agentúra monitoruje zavádzanie ERTMS v súlade s plánom zavádzania stanoveným v rozhodnutí 2012/88/EÚ<sup>9</sup> a monitoruje koordináciu inštalovania zariadenia ERTMS

---

<sup>9</sup> Ú. v. EÚ L 51, 23.2.2012, s. 1.



pozdĺž transeurópskych dopravných koridorov a koridorov železničnej nákladnej dopravy podľa ustanovení nariadenia (EÚ) č. 913/2010<sup>10</sup>.

2. Agentúra zabezpečuje technické opatrenia nadväzujúce na projekty zavádzania ERTMS financované Úniou, a to prípadne aj vrátane analýzy súťažných podkladov v čase vyhlásenia verejnej súťaže. Agentúra v prípade potreby takisto pomáha príjemcom finančných prostriedkov Únie zabezpečiť, aby technické riešenia uplatňované v rámci projektov boli plne v súlade s TSI týkajúcimi sa riadenia – zabezpečenia a návštenia, a teda aby boli plne interoperabilné.

#### *Článok 28*

##### **Akreditácia laboratórií**

1. Agentúra najmä poskytnutím vhodných usmernení akreditačným orgánom podporuje harmonizovanú akreditáciu laboratórií ERTMS v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008<sup>11</sup>.
2. Agentúra sa môže ako pozorovateľ zúčastniť na vzájomnom hodnotení podľa požiadaviek nariadenia (ES) č. 765/2008.

## **KAPITOLA 7**

### **ÚLOHY TÝKAJÚCE SA MONITOROVANIA JEDNOTNÉHO EURÓPSKEHO ŽELEZNIČNÉHO PRIESTORU**

#### *Článok 29*

##### **Monitorovanie národných bezpečnostných orgánov**

1. Agentúra monitoruje činnosť a rozhodovanie národných bezpečnostných orgánov prostredníctvom auditov a inšpekcií.
2. Agentúra má právo vykonávať audit:
  - a) schopnosti národných bezpečnostných orgánov plniť úlohy týkajúce sa bezpečnosti a interoperability železníc;
  - b) účinnosti národných bezpečnostných orgánov pri monitorovaní systémov riadenia bezpečnosti aktérov uvedených v článku 16 smernice [...] [smernica o bezpečnosti železníc].

Postup na vykonávanie auditov prijíma riadiaca rada.

<sup>10</sup> Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22.

<sup>11</sup> Ú. v. EÚ L 218, 13.8.2008, s. 30.

3. Agentúra vydáva audítorské správy a posieľa ich dotknutému národnému bezpečnostnému orgánu a Komisii. Každá audítorská správa obsahuje najmä zoznam všetkých nedostatkov zistených agentúrou a odporúčania na zlepšenie.
4. Ak sa agentúra domnieva, že nedostatky uvedené v odseku 3 bránia príslušnému národnému bezpečnostnému orgánu účinne plniť jeho úlohy týkajúce sa bezpečnosti a interoperability železníc, odporučí národnému bezpečnostnému orgánu, aby podnikol vhodné kroky v stanovenej lehote s prihliadnutím na závažnosť nedostatku.
5. Ak národný bezpečnostný orgán nesúhlasí s odporúčaním agentúry uvedeným v odseku 4 alebo ak v nadväznosti na odporúčanie agentúry neprijme žiadne opatrenie do troch mesiacov od jeho doručenia, Komisia môže prijať rozhodnutie do šiestich mesiacov v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 75.
6. Agentúra má takisto právo vykonávať ohlásené alebo neohlásené inšpekcie v národných bezpečnostných orgánoch na overenie konkrétnych oblastí ich činností a fungovania, a najmä preskúmať dokumenty, postupy a záznamy týkajúce sa ich úloh uvedených v článku 16 smernice ... [smernica o bezpečnosti železníc]. Inšpekcie sa môžu vykonávať *ad hoc* alebo v súlade s plánom vypracovaným agentúrou. Inšpekcia nesmie trvať viac než dva dni. Národné orgány členských štátov uľahčujú prácu personálu agentúry. Agentúra poskytuje Komisii správu o každej inšpekcii.

### Článok 30

#### Monitorovanie notifikovaných orgánov posudzovania zhody

1. Agentúra monitoruje notifikované orgány posudzovania zhody prostredníctvom pomoci poskytovanej akreditačným orgánom, auditov a inšpekcii, ako sa stanovuje v odsekoch 2 – 5.
2. Agentúra podporuje harmonizovanú akreditáciu notifikovaných orgánov posudzovania zhody, a to najmä tým, že akreditačným orgánom poskytuje vhodné usmernenia týkajúce sa kritérií posudzovania a postupy na posúdenie toho, či notifikované orgány spĺňajú požiadavky uvedené v článku 27 smernice ... [smernica o interoperabilite], prostredníctvom európskej akreditačnej infraštruktúry uznanej v článku 14 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 765/2008, ktorým sa stanovujú požiadavky akreditácie a dohľadu nad trhom v súvislosti s uvádzaním výrobkov na trh a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 339/93.
3. V prípade notifikovaných orgánov posudzovania zhody, ktoré nie sú akreditované podľa článku 24 smernice ... [smernica o interoperabilite], agentúra môže vykonať audit ich schopnosti plniť požiadavky stanovené v článku 27 uvedenej smernice. Postup vykonávania auditov prijíma riadiaca rada.
4. Agentúra vydáva audítorské správy, ktoré zahŕňajú činnosti uvedené v odseku 3, a zasiela ich dotknutým notifikovaným orgánom posudzovania zhody a Komisii. Každá audítorská správa obsahuje najmä všetky nedostatky zistené agentúrou a odporúčania na zlepšenie. Ak sa agentúra domnieva, že tieto nedostatky bránia dotknutému notifikovanému orgánu účinne plniť jeho úlohy týkajúce sa bezpečnosti a interoperability železníc, prijme odporúčanie, v ktorom požaduje od členského

štátu, v ktorom je tento notifikovaný orgán usadený, aby v stanovenej lehote podnikol vhodné kroky.

5. Ak členský štát nesúhlasí s odporúčaním uvedeným v odseku 4 alebo ak notifikovaný orgán v nadväznosti na odporúčanie agentúry neprijme žiadne opatrenie do troch mesiacov od jeho doručenia, Komisia môže prijať stanovisko do šiestich mesiacov v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 75.
6. Agentúra môže okrem iného aj v spolupráci s dotknutými vnútroštátnymi akreditačnými orgánmi vykonávať ohlásené či neohlásené inšpekcie notifikovaných orgánov posudzovania zhody na overenie konkrétnych oblastí ich činností a fungovania, a to najmä preskúmať dokumenty, osvedčenia a záznamy týkajúce sa ich úloh uvedených v článku 27 smernice [...] [smernica o interoperabilite]. Inšpekcie sa môžu vykonávať *ad hoc* alebo v súlade s plánom vypracovaným agentúrou. Inšpekcia nesmie trvať viac než dva dni. Notifikované orgány posudzovania zhody uľahčujú prácu personálu agentúry. Agentúra poskytuje Komisii správu o každej inšpekcii.

### Článok 31

#### **Monitorovanie vývoja v oblasti interoperability a bezpečnosti**

1. Agentúra spolu so sieťou národných vyšetrovacích orgánov zhromažďuje príslušné údaje o nehodách a mimoriadnych udalostiach a monitoruje príspevok národných vyšetrovacích orgánov k bezpečnosti železničného systému ako celku.
2. Agentúra monitoruje celkovú výkonnosť v oblasti bezpečnosti železničného systému. Agentúra môže najmä požiadať o pomoc siete uvedené v článku 34 vrátane zberu údajov. Agentúra využíva aj údaje zhromaždené Eurostatom a spolupracuje s ním s cieľom zabrániť zdvojovaniu úsilia a zabezpečiť metodický súlad medzi spoločnými bezpečnostnými ukazovateľmi a ukazovateľmi používanými v iných druhoch dopravy.
3. Agentúra na žiadosť Komisie vydáva odporúčania, ako zlepšiť interoperabilitu železničných systémov najmä tým, že uľahčuje koordináciu medzi železničnými podnikmi a manažérmi infraštruktúry alebo medzi manažérmi infraštruktúry navzájom.
4. Agentúra monitoruje vývoj v oblasti interoperability a bezpečnosti železničných systémov. Raz za dva roky predloží Komisii správu o vývoji v oblasti interoperability a bezpečnosti v jednotnom európskom železničnom priestore a zverejní ju.
5. Agentúra na žiadosť Komisie poskytuje správy o stave vykonávania a uplatňovania právnych predpisov Únie o bezpečnosti a interoperabilite v danom členskom štáte.

## KAPITOLA 8

### OSTATNÉ ÚLOHY

#### Článok 32

##### Železničný personál

1. Agentúra vykonáva príslušné úlohy týkajúce sa železničného personálu uvedené v článkoch 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 a 37 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/59/ES<sup>12</sup>.
2. Komisia môže požiadať agentúru o vykonávanie iných úloh týkajúcich sa železničného personálu v súlade so smernicou 2007/59/ES.
3. Agentúra uskutočňuje konzultácie s orgánmi, ktoré sú kompetentné v otázkach týkajúcich sa železničného personálu, v súvislosti s úlohami uvedenými v odsekoch 1 a 2. Môže podporovať spoluprácu medzi týmito orgánmi, okrem iného aj organizovaním vhodných zasadnutí s ich zástupcami.

#### Článok 33

##### Registre a ich dostupnosť

1. Agentúra vytvorí a udržiava európske registre stanovené v článkoch 43, 44 a 45 smernice ... [smernica o interoperabilite]. Agentúra koná ako orgán zodpovedný za systém v prípade všetkých registrov a databáz uvedených v smerniciach o bezpečnosti, interoperabilite a certifikácii rušňovodičov. Zahŕňa to najmä:
  - a) vypracovanie a udržiavanie špecifikácií registrov;
  - b) koordináciu vývoja v členských štátoch, pokiaľ ide o registre;
  - c) poskytovanie usmernení týkajúcich sa registrov príslušným zainteresovaným stranám;
  - d) vydávanie odporúčaní Komisii, ktoré sa týkajú zlepšenia špecifikácie existujúcich registrov a potreby vypracovať nové.
2. Agentúra sprístupňuje pre verejnosť tieto dokumenty a registre stanovené v smernici ... [smernica o interoperabilite] a smernici ... [smernica o bezpečnosti železníc]:
  - a) vyhlásenia ES o overení subsystémov;
  - b) vyhlásenia ES o zhode komponentov interoperability a vyhlásenia ES o vhodnosti na použitie komponentov interoperability;

<sup>12</sup> Ú. v. EÚ L 315, 3.12.2007, s. 51.

- c) licencie vydávané v súlade so smernicou ... [smernica o zriadení jednotného európskeho železničného priestoru (prepracované znenie)];
  - d) bezpečnostné osvedčenia vydané v súlade s článkom 10 smernice ... [smernica o bezpečnosti železníc];
  - e) správy o vyšetovaní zaslané agentúre v súlade s článkom 24 smernice ... [smernica o bezpečnosti železníc];
  - f) národné predpisy oznámené Komisii v súlade s článkom 8 smernice ... [smernica o bezpečnosti železníc] a článkom 14 smernice ... [smernica o interoperabilite];
  - g) registre vozidiel vrátane odkazov na príslušné národné registre;
  - h) registre infraštruktúry vrátane odkazov na príslušné národné registre;
  - i) európsky register povolených typov vozidiel;
  - j) register žiadostí o zmeny a plánované zmeny špecifikácií ERTMS;
  - k) register žiadostí o zmeny a plánované zmeny TSI týkajúcej sa telematických aplikácií v osobnej doprave (TAP)/TSI týkajúcej sa telematických aplikácií v nákladnej doprave (TAF);
  - l) register označení držiteľa vozidla, ktorý agentúra vedie v súlade s TSI týkajúcou sa prevádzky a riadenia dopravy;
  - m) správy o kvalite vydávané v súlade s článkom 28 ods. 2 nariadenia (ES) č. 1371/2007.
3. Komisia a členské štáty na základe návrhu agentúry prediskutujú a dohodnú praktické opatrenia na zasielanie dokumentov uvedených v odseku 2.
  4. Pri zasielaní dokumentov uvedených v odseku 2 môžu dotknuté orgány uviesť, ktoré dokumenty nie sú z bezpečnostných dôvodov určené na prístupnosť verejnosti.
  5. Národné orgány zodpovedné za vydávanie licencií a osvedčení uvedených v ods. 2 písm. c) a d) informujú agentúru do jedného mesiaca o každom jednotlivom rozhodnutí vydať, obnoviť, zmeniť a doplniť alebo zrušiť uvedené licencie a osvedčenia.
  6. Agentúra môže do verejnej databázy zahrnúť akýkoľvek verejný dokument alebo odkaz, ktorý súvisí s cieľmi tohto nariadenia, s prihliadnutím na príslušné právne predpisy Únie o ochrane údajov.

## Článok 34

### **Siete národných bezpečnostných orgánov, vyšetrovacích orgánov a zastupiteľských orgánov**

1. Agentúra vytvorí sieť národných bezpečnostných orgánov a sieť vyšetrovacích orgánov uvedených v článku 21 smernice.../... [smernica o bezpečnosti železníc]. Agentúra im poskytne sekretariát. Úlohy sietí sú najmä tieto:
  - a) výmena informácií týkajúcich sa bezpečnosti a interoperability železníc;
  - b) podpora osvedčených postupov;
  - c) poskytovanie údajov o bezpečnosti železníc agentúre, najmä údajov týkajúcich sa spoločných bezpečnostných ukazovateľov.

Agentúra uľahčuje spoluprácu medzi týmito sieťami a môže najmä rozhodnúť o konaní spoločných zasadnutí obidvoch sietí.

2. Agentúra vytvorí sieť zastupiteľských orgánov zo železničného sektora, ktoré pôsobia na úrovni Únie. Zoznam týchto orgánov sa vymedzí vo vykonávacom akte prijatom Komisiou v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 75. Agentúra poskytne sieti sekretariát. Úlohy siete sú najmä tieto:
  - a) výmena informácií týkajúcich sa bezpečnosti a interoperability železníc;
  - b) podpora osvedčených postupov;
  - c) poskytovanie údajov o bezpečnosti a interoperabilite železníc agentúre.
3. Siete uvedené v odsekoch 1 a 2 môžu vydávať nezáväzná stanoviská k návrhom odporúčaní uvedených v článku 9 ods. 2.
4. Agentúra môže vytvárať iné siete so subjektmi alebo orgánmi, ktoré sú zodpovedné za určitú časť železničného systému.
5. Komisia sa môže zúčastňovať na zasadnutiach sietí uvedených v tomto článku.

## Článok 35

### **Oznamovanie a šírenie informácií**

Agentúra príslušným zainteresovaným stranám oznamuje a šíri európsky rámec železničných právnych predpisov, noriem a usmernení v súlade s príslušnými plánmi oznamovania a šírenia informácií prijatými riadiacou radou. Riadiaca rada na základe analýzy potrieb tieto plány pravidelne aktualizuje.

## Článok 36

### Výskum a podpora inovácií

1. Agentúra na žiadosť Komisie prispieva k činnostiam železničného výskumu na úrovni Únie, a to aj prostredníctvom podpory pre príslušné útvary Komisie a zastupiteľské orgány. Týmto príspevkom nie sú dotknuté iné výskumné činnosti na úrovni Únie.
2. Komisia môže agentúru poveriť úlohou podporovať inovácie zamerané na zlepšenie interoperability a bezpečnosti železníc, najmä využívanie nových informačných technológií a systémov určovania polohy a navigačných systémov.

## Článok 37

### Pomoc Komisii

1. Agentúra na žiadosť Komisie pomáha Komisii pri vykonávaní právnych predpisov Únie, ktorých cieľom je posilniť úroveň interoperability železničných systémov a vypracovať spoločný prístup k bezpečnosti európskeho železničného systému.
2. Táto pomoc môže zahŕňať:
  - a) poskytovanie technických odporúčaní v otázkach, ktoré si vyžadujú špecifické odborné znalosti;
  - b) zhromažďovanie informácií prostredníctvom sietí uvedených v článku 34.

## Článok 38

### Pomoc pri posudzovaní železničných projektov

Bez toho, aby boli dotknuté výnimky stanovené v článku 9 smernice [...] [smernica o interoperabilite železníc], agentúra na žiadosť Komisie preskúma z hľadiska interoperability a bezpečnosti každý projekt týkajúci sa konštrukcie, výstavby, obnovy alebo modernizácie subsystému, v prípade ktorého bola predložená žiadosť o finančnú pomoc Únie.

V lehote dohodnutej s Komisiou podľa významu projektu a dostupných zdrojov, ktorá nesmie presiahnuť dva mesiace, agentúra vydá stanovisko k otázke súladu projektu s príslušnými právnymi predpismi o interoperabilite a bezpečnosti železníc.

## Článok 39

### Pomoc členským štátom, kandidátskym krajinám a zainteresovaným stranám

1. Agentúra sa z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť Komisie, členských štátov, kandidátskych krajín alebo sietí uvedených v článku 34 zapája do školiacich a iných vhodných činností týkajúcich sa uplatňovania a vysvetľovania právnych predpisov o interoperabilite a bezpečnosti železníc a súvisiacich produktov agentúry, ako sú registre, vykonávacie usmernenia alebo odporúčania.

2. Charakter a rozsah činností uvedených v odseku 1 sa zahŕňajú do pracovného programu a rozhoduje o nich rada.

#### *Článok 40*

### **Medzinárodné vzťahy**

1. Pokiaľ je to potrebné na dosiahnutie cieľov stanovených v tomto nariadení a bez toho, aby boli dotknuté príslušné právomoci členských štátov a inštitúcií Únie vrátane Európskej služby pre vonkajšiu činnosť, môže agentúra nadväzovať kontakty a uzatvárať administratívne dohody s dozornými orgánmi, medzinárodnými organizáciami a správnyimi orgánmi tretích krajín kompetentnými v otázkach zahrnutých do činností agentúry s cieľom udržať krok s vedeckým a technickým vývojom a zabezpečiť podporu železničných právnych predpisov a noriem Európskej únie.
2. Tieto dohody nevytvárajú právne záväzky, pokiaľ ide o Úniu a jej členské štáty, ani nebránia členským štátom a ich príslušným orgánom uzatvárať dvojstranné alebo mnohostranné dohody s týmito dozornými orgánmi, medzinárodnými organizáciami a správnyimi orgánmi tretích krajín. Tieto dohody a spolupráca musia byť predmetom predchádzajúcej diskusie s Komisiou a musia sa jej o nich podávať pravidelné správy.
3. Riadiaca rada prijme stratégiu pre vzťahy s tretími krajinami alebo medzinárodnými organizáciami v súvislosti s otázkami spadajúcimi do právomoci agentúry. Táto stratégia sa zahrnie do ročného a viacročného pracovného programu agentúry s uvedením súvisiacich zdrojov.

#### *Článok 41*

### **Koordinácia týkajúca sa náhradných dielov**

Agentúra pomáha určovať prípadné železničné náhradné diely, ktoré sa majú normalizovať. Agentúra môže na tieto účely zriadiť pracovnú skupinu určenú na koordináciu činností zainteresovaných strán a môže nadväzovať kontakty s európskymi orgánmi pre normalizáciu. Agentúra predkladá Komisii vhodné odporúčania.

## **KAPITOLA 9**

### **ORGANIZÁCIA AGENTÚRY**

#### *Článok 42*

### **Správna a riadiaca štruktúra**

Správnu a riadiacu štruktúru agentúry tvorí:



- a) riadiaca rada, ktorá vykonáva funkcie stanovené v článku 47;
- b) výkonná rada, ktorá vykonáva funkcie stanovené v článku 49;
- c) výkonný riaditeľ, ktorý vykonáva povinnosti stanovené v článku 50;
- d) odvolacia rada, ktorá vykonáva povinnosti stanovené v článkoch 54 až 56.

### Článok 43

#### Zloženie riadiacej rady

1. Riadiaca rada sa skladá z jedného zástupcu každého členského štátu a štyroch zástupcov Komisie a všetci majú hlasovacie právo.

Riadiaca rada zahŕňa aj šesť zástupcov bez hlasovacieho práva, ktorí na európskej úrovni zastupujú tieto skupiny:

- a) železničné podniky;
- b) manažérov infraštruktúry;
- c) odvetvie železničnej dopravy;
- d) odborové zväzy;
- e) cestujúcich;
- f) zákazníkov nákladnej dopravy.

Komisia vymenúva pre každú túto skupinu jedného zástupcu a jedného náhradníka na základe užšieho zoznamu štyroch mien, ktorý predložili ich príslušné európske organizácie.

2. Členovia rady a ich náhradníci sa vymenúvajú s ohľadom na ich znalosti základných činností agentúry s prihliadnutím na príslušné schopnosti v oblasti riadenia, správy a rozpočtu. Všetky strany sa usilujú obmedziť výmenu svojich zástupcov v rade s cieľom zabezpečiť kontinuitu činnosti rady. Všetky strany sa snažia dosiahnuť vyvážené zastúpenie mužov a žien v riadiacej rade.
3. Členské štáty a Komisia vymenúvajú svojich členov riadiacej rady a náhradníka, ktorý bude zastupovať člena v prípade jeho neprítomnosti.
4. Funkčné obdobie členov je štyri roky a môže sa obnoviť.
5. Ak je to vhodné, účasť zástupcov tretích krajín a podmienky ich účasti sa stanovujú v dohodách uvedených v článku 68.

#### *Článok 44*

##### **Predseda riadiacej rady**

1. Riadiaca rada dvojtretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom volí predsedu z radov zástupcov členských štátov a podpredsedu z radov svojich členov.

Podpredseda zastupuje predsedu v prípade, keď predseda nemôže plniť svoje povinnosti.

2. Funkčné obdobie predsedu a podpredsedu je štyri roky a môže sa obnoviť. V prípade, že sa členstvo v riadiacej rade kedykoľvek počas ich funkčného obdobia skončí, ich funkčné obdobie sa automaticky končí k rovnakému dátumu.

#### *Článok 45*

##### **Zasadnutia**

1. Zasadnutia riadiacej rady zvoláva jej predseda. Výkonný riaditeľ agentúry sa zúčastňuje na týchto zasadnutiach.
2. Riadiaca rada zasadá aspoň dvakrát za rok. Zasadá aj z iniciatívy predsedu, na žiadosť Komisie, na žiadosť väčšiny svojich členov alebo jednej tretiny zástupcov členských štátov v rade.

#### *Článok 46*

##### **Hlasovanie**

Ak nie je v tomto nariadení stanovené inak, riadiaca rada prijíma svoje rozhodnutia absolútnou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom. Každý člen s hlasovacím právom má jeden hlas.

#### *Článok 47*

##### **Funkcie riadiacej rady**

1. S cieľom zabezpečiť vykonávanie úloh agentúrou riadiaca rada:
  - a) prijíma ročnú správu o činnostiach agentúry za predchádzajúci rok a do 1. júla ju zasiela Európskemu parlamentu, Rade, Komisii a Dvoru audítorov a zverejňuje ju;
  - b) po doručení stanoviska Komisie a v súlade s článkom 48 prijíma každý rok dvojtretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom ročný pracovný program agentúry na nadchádzajúci rok a strategický viacročný pracovný program;

- c) dvojtretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom prijíma ročný rozpočet agentúry a vykonáva ostatné funkcie týkajúce sa rozpočtu agentúry v súlade s kapitolou 10;
- d) stanovuje postupy rozhodovania výkonného riaditeľa;
- e) prijíma politiku v oblasti návštev v súlade s článkom 10;
- f) stanovuje svoj rokovací poriadok;
- g) prijíma a aktualizuje plány oznamovania a šírenia informácií uvedené v článku 35;
- h) prijíma postupy na vykonávanie auditov uvedených v článkoch 29 a 30;
- i) vo vzťahu k pracovníkom agentúry vykonáva v súlade s odsekom 2 právomoci menovacieho orgánu zverené služobným poriadkom menovaciemu orgánu a na základe podmienok zamestnávania ostatných zamestnancov orgánu splnomocnenému uzatvárať pracovné zmluvy („právomoci menovacieho orgánu“);
- j) v súlade s postupom stanoveným v článku 110 služobného poriadku prijíma primerané vykonávacie predpisy pre služobný poriadok a podmienky zamestnávania ostatných zamestnancov;
- k) vymenúva výkonného riaditeľa a môže predĺžiť jeho funkčné obdobie alebo ho odvolať z funkcie dvojtretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom v súlade s článkom 62;
- l) prijíma stratégiu pre boj proti podvodom, ktorá je úmerná riziku podvodov s prihliadnutím na náklady a prínosy zavádzaných opatrení;
- m) zabezpečuje primerané nadväzné opatrenia na zistenia a odporúčania vyplývajúce z vyšetrení Európskeho úradu pre boj proti podvodom (OLAF) a z rôznych správ o internom či externom audite a z hodnotení;
- n) vo vzťahu k členom riadiacej rady a odvolacej rady prijíma pravidlá na zamedzenie konfliktom záujmov a ich riadenie.

2. Riadiaca rada v súlade s postupom stanoveným v článku 110 služobného poriadku prijíma rozhodnutie na základe článku 2 ods. 1 služobného poriadku a článku 6 podmienok zamestnávania ostatných zamestnancov, ktorým deleguje príslušné právomoci menovacieho orgánu na výkonného riaditeľa a ktorým vymedzuje podmienky, za ktorých možno toto delegovanie právomoci pozastaviť. Výkonný riaditeľ je oprávnený tieto právomoci delegovať ďalej.

Pri uplatňovaní predchádzajúceho pododseku v prípade, ak si to vyžadujú mimoriadne okolnosti, riadiaca rada môže na základe rozhodnutia dočasne pozastaviť delegovanie právomocí menovacieho orgánu na výkonného riaditeľa a na subjekty, ktorým ďalej delegoval právomoc, a tieto právomoci vykonáva sama alebo ich deleguje na jedného zo svojich členov alebo člena personálu okrem výkonného riaditeľa.

## Článok 48

### Ročné a viacročné pracovné programy

1. Rada agentúry každý rok do 30. novembra prijme po zohľadnení stanoviska Komisie pracovný program a zašle ho členským štátom, Európskemu parlamentu, Rade, Komisii a sieťam uvedeným v článku 34.
2. Pracovný program sa prijíma bez toho, aby bol dotknutý ročný rozpočtový postup Únie. Ak Komisia do 15 dní od prijatia pracovného programu vyjadrí svoj nesúhlas s programom, riadiaca rada ho znovu preskúma a prijme, v prípade potreby zmenený a doplnený, do dvoch mesiacov v druhom čítaní buď dvojtretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom vrátane všetkých zástupcov Komisie, alebo jednomyselne zástupcami členských štátov.
3. V pracovnom programe agentúry sa pre každú činnosť stanovujú sledované ciele. Vo všeobecnosti platí, že každá činnosť a projekt musia byť jednoznačne prepojené so zdrojmi potrebnými na ich vykonávanie v súlade so zásadami zostavovania rozpočtu podľa činností a riadenia podľa činností a s postupom včasného posúdenia vplyvu stanoveným v článku 7 ods. 2.
4. Riadiaca rada v prípade potreby zmení a doplní prijatý pracovný program, keď sa agentúre uloží nová úloha. Začlenenie takejto novej úlohy podlieha analýze vplyvu na ľudské a rozpočtové zdroje a môže byť predmetom rozhodnutia o odložení vykonávania iných úloh.
5. Riadiaca rada do 30. novembra každého roku prijíma a aktualizuje aj strategický viacročný pracovný program. Zohľadňuje stanovisko Komisie. Konzultácie o návrhu sa uskutočňujú s Európskym parlamentom a sieťami uvedenými v článku 34. Prijatý viacročný pracovný program sa pošle členským štátom, Európskemu parlamentu, Rade, Komisii a sieťam uvedeným v článku 34.

## Článok 49

### Výkonná rada

1. Riadiacej rade pomáha výkonná rada.
2. Výkonná rada pripravuje rozhodnutia, ktoré má prijať riadiaca rada. Ak je to potrebné z dôvodu naliehavosti, prijíma niektoré dočasné rozhodnutia v mene riadiacej rady, a to najmä o administratívnych a rozpočtových otázkach.

Spolu s riadiacou radou zabezpečuje primerané nadväzné opatrenia na zistenia a odporúčania vyplývajúce z vyšetrovaní OLAF-u a z rôznych správ o internom či externom audite a z hodnotení.

Bez toho, aby bola dotknutá zodpovednosť výkonného riaditeľa v zmysle ustanovení článku 30, pomáha mu pri vykonávaní rozhodnutí riadiacej rady a poskytuje súvisiace odporúčania s cieľom posilniť dohľad nad administratívnym a rozpočtovým hospodárením.

3. Výkonná rada sa skladá z predsedu riadiacej rady, jedného zástupcu Komisie a [štyroch] ďalších členov riadiacej rady. Riadiaca rada vymenúva členov výkonnej rady a jej predsedu.
4. Funkčné obdobie členov výkonnej rady zodpovedá funkčnému obdobiu členov riadiacej rady.
5. Výkonná rada zasadá aspoň raz za tri mesiace. Predseda výkonnej rady zvoláva ďalšie zasadnutia na žiadosť jej členov.
6. Rokovací poriadok výkonnej rady stanovuje riadiaca rada.

### *Článok 50*

#### **Povinnosti výkonného riaditeľa**

1. Agentúru riadi jej výkonný riaditeľ, ktorý je pri výkone svojich povinností úplne nezávislý. Výkonný riaditeľ zodpovedá za svoju činnosť riadiacej rade.
2. Bez toho, aby boli dotknuté právomoci Komisie, riadiacej rady alebo výkonnej rady, výkonný riaditeľ nesmie požadovať ani prijímať pokyny od žiadnej vlády alebo akéhokoľvek iného orgánu.
3. Výkonný riaditeľ podáva na vyzvanie Európskemu parlamentu správu o plnení svojich povinností. Rada môže vyzvať výkonného riaditeľa, aby podal správu o plnení svojich povinností.
4. Výkonný riaditeľ je právnym zástupcom agentúry. Prijíma rozhodnutia, odporúčania, stanoviská a iné oficiálne akty agentúry.
5. Výkonný riaditeľ zodpovedá za administratívne riadenie agentúry a plnenie úloh, ktoré mu ukladá toto nariadenie. Výkonný riaditeľ zodpovedá najmä za:
  - a) každodennú správu agentúry;
  - b) vykonávanie rozhodnutí prijatých riadiacou radou;
  - c) prípravu ročného pracovného programu a strategického viacročného pracovného programu a ich predloženie riadiacej rade po konzultáciách s Komisiou;
  - d) plnenie ročného pracovného programu a strategického viacročného pracovného programu a pokiaľ možno za odpovede na žiadosti Komisie o pomoc, pokiaľ ide o úlohy agentúry v súlade s týmto nariadením;
  - e) podávanie správ riadiacej rade o plnení strategického viacročného pracovného programu;
  - f) prijímanie potrebných krokov, najmä prijímanie interných administratívnych pokynov a ich uverejňovanie s cieľom zabezpečiť fungovanie agentúry v súlade s týmto nariadením;

- g) zavedenie účinného monitorovacieho systému na porovnávanie výsledkov agentúry s jej operačnými cieľmi a vytvorenie systému pravidelného posudzovania zodpovedajúceho uznávaným profesionálnym normám;
- h) každoročnú prípravu návrhu súhrnnej správy na základe systémov monitorovania a posudzovania uvedených v písm. g) a jej predkladanie riadiacej rade;
- i) prípravu návrhu výkazu odhadov príjmov a výdavkov agentúry podľa článku 58 a plnenie rozpočtu podľa článku 59;
- j) prípravu ročnej správy o činnostiach agentúry a jej predkladanie riadiacej rade na posúdenie;
- k) prípravu akčného plánu v nadväznosti na závery retrospektívnych hodnotení a raz za dva roky predkladanie správy o pokroku Komisii;
- l) ochranu finančných záujmov Únie prostredníctvom uplatňovania preventívnych opatrení na boj proti podvodom, korupcii a akémukoľvek inému protiprávnemu konaniu, ako aj pomocou účinných kontrol a v prípade zistenia nezrovnalostí prostredníctvom vymáhania nenáležite vyplatených súm a prípadne uplatňovania účinných, primeraných a odrádzajúcich správnych a finančných sankcií;
- m) prípravu stratégie agentúry pre boj proti podvodom a jej predloženie riadiacej rade na schválenie;
- n) prípravu návrhu nariadenia agentúry o rozpočtových pravidlách na prijatie riadiacou radou podľa článku 60 a jeho vykonávacích predpisov.

### *Článok 51*

#### **Vytvorenie a zloženie odvolacích rád**

1. Agentúra zriadi jednu alebo viac odvolacích rád.
2. Odvolacia rada sa skladá z predsedu a dvoch ďalších členov. Tí majú náhradníkov, ktorí ich zastupujú v prípade ich neprítomnosti.
3. Predsedu, ostatných členov a ich náhradníkov vymenúva riadiaca rada zo zoznamu kvalifikovaných kandidátov, ktorý zostavila Komisia.
4. Keď sa odvolacia rada domnieva, že si to vyžaduje povaha odvolania, môže požiadať riadiacu radu o vymenovanie dvoch ďalších členov a ich náhradníkov zo zoznamu uvedeného v odseku 3.
5. Komisia na návrh agentúry stanovuje rokovací poriadok odvolacej rady po konzultáciách s riadiacou radou a v súlade s konzultačným postupom uvedeným v článku 75.

## Článok 52

### Členovia odvolacej rady

1. Funkčné obdobie členov a náhradníkov odvolacej rady je štyri roky a môže sa obnoviť.
2. Členovia odvolacej rady sú nezávislí a nesmú vykonávať žiadne iné úlohy v rámci agentúry. Pri prijímaní rozhodnutí nie sú viazaní žiadnymi pokynmi.
3. Členovia odvolacej rady nesmú byť v priebehu svojho funkčného obdobia zbavení funkcie ani vylúčení zo zoznamu kvalifikovaných kandidátov, pokiaľ na to nie sú vážne dôvody a pokiaľ o tom nerozhodne Komisia po získaní stanoviska riadiacej rady.

## Článok 53

### Vylúčenie a námietky

1. Členovia odvolacej rady sa nesmú zúčastniť na žiadnom odvolacom konaní, ak sú na ňom osobne zainteresovaní, ak sa predtým angažovali ako zástupcovia jednej zo strán konania alebo ak sa podieľali na rozhodnutí, ktoré je predmetom odvolania.
2. Členovia odvolacej rady, ktorí sa domnievajú, že by sa nemali zúčastniť na odvolacom konaní z jedného z dôvodov uvedených v odseku 1 alebo z akéhokoľvek iného dôvodu, náležite o tom informujú odvolaciu radu, ktorá zodpovedajúcom spôsobom rozhodne o vylúčení.

## Článok 54

### Rozhodnutia, proti ktorým sa možno odvolať

1. Proti rozhodnutiam prijatým agentúrou podľa článkov 12, 16, 17 a 18 sa možno odvolať na odvolacej rade.
2. Odvolanie podané podľa odseku 1 nemá odkladný účinok. Agentúra však môže odložiť uplatňovanie rozhodnutia, proti ktorému sa podalo odvolanie, ak sa domnieva, že to okolnosti umožňujú.

## Článok 55

### Osoby, ktoré sa môžu odvolať, lehoty a forma

1. Každá fyzická alebo právnická osoba sa môže odvolať proti rozhodnutiu agentúry určenému tejto osobe podľa článkov 12, 16, 17 a 18.
2. Odvolanie sa spolu s uvedením jeho dôvodov zasiela v písomnej forme agentúre do dvoch mesiacov od oznámenia opatrenia dotknutej osobe, alebo ak k tomu nedôjde, do dvoch mesiacov odo dňa, keď sa o ňom táto osoba dozvedela.

## Článok 56

### Preskúmanie a rozhodnutia o odvolaní

1. Pri preskúmaní odvolania koná odvolacia rada urýchlene. Tak často, ako je to potrebné, vyzýva strany odvolacieho konania, aby v rámci stanovených lehôt predložili svoje stanoviská k notifikáciám odvolacej rady alebo k oznámeniam iných strán odvolacieho konania. Strany odvolacieho konania majú právo na ústnu prezentáciu.
2. Odvolacia rada môže vykonávať príslušnú právomoc, ktorá je v kompetencii agentúry, alebo môže prípad postúpiť príslušnému orgánu agentúry. Tento orgán je viazaný rozhodnutím odvolacej rady.

## Článok 57

### Konanie pred Súdny dvorom

1. Žaloby o neplatnosť rozhodnutí agentúry prijatých podľa článkov 12, 16, 17 a 18 sa môžu podávať na Súdny dvor Európskej únie až po tom, ako sa vyčerpali všetky odvolacie postupy v rámci agentúry.
2. Agentúra prijme všetky potrebné opatrenia potrebné na dodržanie rozsudku Súdneho dvora Európskej únie.

## KAPITOLA 10

### FINANČNÉ USTANOVENIA

## Článok 58

### Rozpočet

1. Za každý rozpočtový rok zodpovedajúci kalendárnemu roku sa vypracúvajú odhady všetkých príjmov a výdavkov agentúry a uvádzajú sa v rozpočte agentúry. Príjmy a výdavky musia byť vyvážené.
2. Príjmy agentúry pozostávajú z:
  - a) príspevku Únie;
  - b) akéhokoľvek príspevku tretích krajín podieľajúcich sa na činnosti agentúry podľa článku 68;
  - c) poplatkov hradených žiadateľmi o osvedčenia a povolenia a držiteľmi osvedčení a povolení, ktoré vydáva agentúra v súlade s článkami 12, 16, 17 a 18;



- d) poplatkov za publikácie, školenia a akékoľvek iné služby, ktoré poskytuje agentúra;
  - e) akéhokoľvek dobrovoľného finančného príspevku členských štátov, tretích krajín alebo iných subjektov pod podmienkou, že takýto príspevok neohrozuje nezávislosť a nestrannosť agentúry.
3. Výdavky agentúry zahŕňajú výdavky na zamestnancov, administratívu, infraštruktúru a operačné výdavky.
  4. Príjmy a výdavky musia byť vyvážené.
  5. Vychádzajúc z návrhu vypracovaného výkonným riaditeľom na základe zostavovania rozpočtu podľa činností vypracuje riadiaca rada každý rok výkaz odhadov príjmov a výdavkov agentúry na nasledujúci rozpočtový rok. Tento výkaz odhadov, ktorý bude obsahovať návrh plánu pracovných miest, predloží riadiaca rada Komisii najneskôr do 31. januára.
  6. Výkaz odhadov posieľa Komisia Európskemu parlamentu a Rade (ďalej len „rozpočtový orgán“) spolu s predbežným návrhom všeobecného rozpočtu Únie.
  7. Na základe výkazu odhadov zapracuje Komisia do predbežného návrhu všeobecného rozpočtu Únie odhady, ktoré považuje za nevyhnutné z hľadiska plánu pracovných miest, a výšku dotácie zo všeobecného rozpočtu a predloží ich rozpočtovému orgánu v súlade s článkom 314 zmluvy spolu s opisom a odôvodnením každého rozdielu medzi výkazom odhadov agentúry a výškou dotácie zo všeobecného rozpočtu.
  8. Rozpočtový orgán schvaľuje rozpočtové prostriedky na dotáciu agentúre. Rozpočtový orgán prijíma plán pracovných miest agentúry.
  9. Rozpočet prijíma riadiaca rada dvojtretinovou väčšinou svojich členov s hlasovacím právom. Rozpočet agentúry sa stáva platným po konečnom prijatí všeobecného rozpočtu Únie. V prípade potreby sa zodpovedajúcim spôsobom upraví.
  10. Riadiaca rada oznámi rozpočtovému orgánu čo najskôr svoj úmysel realizovať akýkoľvek projekt, ktorý môže mať značný finančný vplyv na financovanie rozpočtu, najmä akékoľvek projekty súvisiace s majetkom, ako napríklad prenájom alebo nákup budov. Informuje o ňom Komisiu. Ak útvar rozpočtového orgánu oznámil svoj úmysel predložiť stanovisko k danému projektu, pošle svoje stanovisko riadiacej rade do šiestich týždňov od dátumu oznámenia projektu.

#### Článok 59

##### **Plnenie a kontrola rozpočtu**

1. Rozpočet agentúry plní výkonný riaditeľ.
2. Najneskôr do 1. marca po každom rozpočtovom roku účtovník agentúry predloží predbežnú účtovnú závierku účtovníkovi Komisie spolu so správou o rozpočtovom a finančnom hospodárení za daný rozpočtový rok. Účtovník Komisie vykoná konsolidáciu predbežnej účtovnej závierky inštitúcií a decentralizovaných orgánov v

súlade s článkom 147 nariadenia (EÚ, Euratom) č. 966/2012 (všeobecné nariadenie o rozpočtových pravidlách).

3. Najneskôr do 31. marca po každom rozpočtovom roku zašle účtovník Komisie predbežnú účtovnú závierku agentúry Dvoru audítorov spolu so správou o rozpočtovom a finančnom hospodárení za daný rozpočtový rok. Správa o rozpočtovom a finančnom hospodárení za daný rozpočtový rok sa posiela aj Európskemu parlamentu a Rade.

Dvor audítorov túto účtovnú závierku preskúmava v súlade s článkom 287 zmluvy. Každý rok uverejňuje správu o činnosti agentúry.

4. V súlade s článkom 148 všeobecného nariadenia o rozpočtových pravidlách výkonný riaditeľ na základe prijatých pripomienok Dvora audítorov k predbežnej účtovnej závierke agentúry vypracuje v rámci svojej zodpovednosti konečnú účtovnú závierku agentúry a predloží ju na posúdenie riadiacej rade.
5. Riadiaca rada poskytuje stanovisko ku konečnej účtovnej závierke agentúry.
6. Výkonný riaditeľ najneskôr do 1. júla po každom rozpočtovom roku predloží konečnú účtovnú závierku Európskemu parlamentu, Rade, Komisii a Dvoru audítorov spolu so stanoviskom riadiacej rady.
7. Konečná účtovná závierka sa uverejní.
8. Výkonný riaditeľ pošle Dvoru audítorov odpoveď na jeho pripomienky najneskôr do 30. septembra po každom rozpočtovom roku. Túto odpoveď pošle aj riadiacej rade.
9. Výkonný riaditeľ predloží Európskemu parlamentu na jeho žiadosť všetky informácie potrebné na plynulé uplatnenie postupu udelenia absolútoría za príslušný rozpočtový rok v súlade s článkom 165 ods. 3 všeobecného nariadenia o rozpočtových pravidlách.
10. Európsky parlament na odporúčanie Rady konajúcej kvalifikovanou väčšinou udelí do 30. apríla roku N + 2 absolútorium výkonnému riaditeľovi v súvislosti s plnením rozpočtu za rok N.

### *Článok 60*

#### **Nariadenie o rozpočtových pravidlách**

Riadiaca rada po porade s Komisiou prijíma finančné nariadenie vzťahujúce sa na agentúru. Nesmie sa odchyľovať od nariadenia (ES, Euratom) č. 2343/2002<sup>13</sup>, okrem prípadu, ak si takúto odchýlku špeciálne vyžaduje činnosť agentúry a Komisia s tým vopred súhlasila.

---

<sup>13</sup> Nariadenie Komisie (ES, Euratom) č. 2343/2002 z 23. decembra 2002 o rámcovom rozpočtovom nariadení pre subjekty uvedené v článku 185 nariadenia Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002 o rozpočtových pravidlách, ktoré sa vzťahujú na všeobecný rozpočet Európskych spoločenstiev (Ú. v. ES L 357, 31.12.2002, s. 72).

# KAPITOLA 11

## PERSONÁL

### *Článok 61*

#### **Všeobecné ustanovenia**

1. Na personál agentúry sa vzťahuje Služobný poriadok Európskej únie a podmienky zamestnávania ostatných zamestnancov Európskej únie a pravidlá prijaté spoločne inštitúciami Európskej únie na účely uplatňovania uvedeného služobného poriadku na personál agentúry.
2. Agentúra v záujme služby prijme:
  - a) personál oprávnený na uzavretie pracovnej zmluvy na dobu neurčitú a
  - b) personál, ktorý nie je oprávnený na uzavretie pracovnej zmluvy na dobu neurčitú.

Príslušné vykonávacie pravidlá k tomuto odseku sa prijímajú v súlade s postupom stanoveným v článku 110 služobného poriadku.
3. Agentúra prijíma primerané administratívne opatrenia na organizáciu svojich útvarov tak, aby sa predišlo akýmkoľvek konfliktom záujmov.

### *Článok 62*

#### **Výkonný riaditeľ**

1. Výkonný riaditeľ pôsobí ako dočasný zástupca agentúry podľa článku 2 písm. a) podmienok zamestnávania ostatných zamestnancov.
2. Výkonného riaditeľa vymenováva riadiaca rada zo zoznamu kandidátov navrhnutých Komisiou pri uplatnení otvoreného a transparentného postupu výberového konania.

Na účely uzatvorenia zmluvy výkonného riaditeľa zastupuje agentúru predseda riadiacej rady.

Pred vymenovaním môžu byť kandidáti vybraní riadiacou radou vyzvaní, aby urobili vyhlásenie pred príslušným výborom Európskeho parlamentu a odpovedali na otázky jeho členov.
3. Funkčné obdobie výkonného riaditeľa je päť rokov. Na konci tohto obdobia Komisia vykoná posúdenie, v ktorom zohľadní hodnotenie výsledkov činnosti výkonného riaditeľa a budúce úlohy a výzvy agentúry.

4. Riadiaca rada konajúca na návrh Komisie, v ktorom sa zohľadňuje posúdenie uvedené v odseku 3, môže predĺžiť funkčné obdobie výkonného riaditeľa jedenkrát najviac o päť rokov.
5. Riadiaca rada informuje Európsky parlament o svojom úmysle predĺžiť funkčné obdobie výkonného riaditeľa. Mesiac pred predĺžením funkčného obdobia môže byť výkonný riaditeľ vyzvaný, aby urobil vyhlásenie pred príslušným parlamentným výborom a odpovedal na otázky jeho členov.
6. Výkonný riaditeľ, ktorého funkčné obdobie bolo predĺžené, sa na konci celkového obdobia nesmie zúčastniť na inom výberovom konaní na rovnaké miesto.
7. Výkonný riaditeľ môže byť odvolaný z funkcie len na základe rozhodnutia riadiacej rady konajúcej na návrh Komisie.

### *Článok 63*

#### **Vyslaní národných expertov a ďalší pracovníci**

Agentúra môže na základe Služobného poriadku a podmienok zamestnávania ostatných zamestnancov využívať aj vyslaných národných expertov alebo ďalších pracovníkov, ktorých nezamestnáva.

Riadiaca rada prijme rozhodnutie, v ktorom stanoví pravidlá vysielania národných expertov do agentúry.

## **KAPITOLA 12**

### **VŠEOBECNÉ USTANOVENIA**

#### *Článok 64*

#### **Výsady a imunity**

Na agentúru a jej zamestnancov sa vzťahuje Protokol o výsadách a imunitách Európskej únie.

#### *Článok 65*

#### **Dohoda o sídle a podmienky fungovania**

1. Potrebné ustanovenia o poskytnutí sídla agentúre v hostiteľskom členskom štáte a o zariadeniach, ktoré má tento členský štát sprístupniť, ako aj osobitné pravidlá, ktoré sa v hostiteľskom členskom štáte agentúry vzťahujú na výkonného riaditeľa, členov riadiacej rady, zamestnancov agentúry a členov ich rodín, sa najneskôr v roku 2015 vymedzia v dohode o sídle uzatvorenej medzi agentúrou a hostiteľským členským štátom po schválení riadiacou radou.

2. Hostiteľský členský štát zabezpečí čo najlepšie podmienky na zaistenie riadneho fungovania agentúry vrátane viacjazyčného a európsky orientovaného vzdelávania a primeraných dopravných spojení.

#### *Článok 66*

#### **Zodpovednosť**

1. Zmluvná zodpovednosť agentúry sa riadi právom, ktoré sa uplatňuje na predmetnú zmluvu.
2. Súdny dvor Európskej únie má právomoc vydávať rozsudky podľa akejkoľvek rozhodcovskej doložky uvedenej v zmluve, ktorú uzavrela agentúra.
3. V prípade nezmluvnej zodpovednosti agentúra v súlade so všeobecnými zásadami spoločnými pre zákony členských štátov nahradí všetky škody spôsobené jej útvarmi alebo jej personálom pri vykonávaní ich povinností.
4. Súdny dvor Európskej únie má právomoc rozhodovať v sporoch o náhradu škody podľa odseku 3.

#### *Článok 67*

#### **Jazykový režim**

1. Na agentúru sa vzťahujú ustanovenia uvedené v nariadení č. 1 z 15. apríla 1958 o používaní jazykov v Európskom hospodárskom spoločenstve<sup>14</sup>.
2. Prekladateľské služby potrebné na fungovanie agentúry zabezpečuje Prekladateľské stredisko pre orgány Európskej únie.

#### *Článok 68*

#### **Účast' tretích krajín na práci agentúry**

1. Bez toho, aby bol dotknutý článok 40, je agentúra otvorená účasti tretích krajín, a to najmä krajín spadajúcich do rozsahu pôsobnosti európskej susedskej politiky a európskej politiky rozširovania a štátov EZVO, ktoré s Úniou uzatvorili dohody, na základe ktorých dotknuté krajiny prijali a uplatňujú právne predpisy Únie v oblasti pôsobnosti tohto nariadenia alebo ich rovnocenné národné opatrenia.
2. V súlade s príslušnými ustanoveniami dohôd uvedených v odseku 1 sa agentúra dohodne s tretími krajinami na opatreniach, ktorými sa stanovujú podrobné pravidlá účasti týchto krajín na práci agentúry, a to najmä charakter a rozsah takejto účasti. Tieto opatrenia obsahujú ustanovenia o finančných príspevkoch a personáli. Môžu sa vzťahovať na zastúpenie v riadiacej rade bez hlasovacieho práva.

---

<sup>14</sup> Ú. v. ES 17, 6.10.1958, s. 385.

Agentúra podpíše dané opatrenia po získaní súhlasu Komisie a uskutočnení konzultácií s riadiacou radou.

### *Článok 69*

#### **Spolupráca s národnými orgánmi a subjektmi**

1. Agentúra môže uzatvárať dohody s dotknutými národnými orgánmi, najmä s národnými bezpečnostnými orgánmi, a inými príslušnými subjektmi, pokiaľ ide o vykonávanie článkov 12, 16, 17 a 18.
2. Dohody môžu zahŕňať zadávanie niektorých úloh agentúry národným orgánom, ako je napríklad kontrola a príprava dokumentácie, overovanie technickej kompatibility, vykonávanie návštev a vypracovávanie technických štúdií.
3. Agentúra zabezpečuje, aby dohody obsahovali aspoň stanovený opis úloh a podmienky týkajúce sa výsledkov, lehoty vzťahujúce sa na ich dosiahnutie a výšku a harmonogram platieb.
4. Dohodami uvedenými v odsekoch 1, 2 a 3 nie je dotknutá celková zodpovednosť agentúry za plnenie jej úloh podľa ustanovení článkov 12, 16, 17 a 18.

### *Článok 70*

#### **Transparentnosť**

Na všetky dokumenty v držbe agentúry sa uplatňuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001<sup>15</sup>.

Riadiaca rada do [...] prijme praktické opatrenia na vykonávanie nariadenia (ES) č. 1049/2001.

Rozhodnutia prijaté agentúrou podľa článku 8 nariadenia (ES) č. 1049/2001 môžu byť predmetom sťažnosti ombudsmanovi alebo konania pred Súdnym dvorom Európskej únie podľa článkov 228 a 263 zmluvy.

Spracovávanie údajov osobného charakteru agentúrou podlieha nariadeniu (ES) č. 45/2001.

### *Článok 71*

#### **Bezpečnostné predpisy na ochranu utajovaných skutočností**

Agentúra uplatňuje zásady bezpečnosti uvedené v bezpečnostných predpisoch Komisie na ochranu utajovaných skutočností Európskej únie (EUCI) a citlivých neutajovaných skutočností v zmysle prílohy k rozhodnutiu Komisie 2001/844/ES, ESUO, Euratom z 29. novembra 2001, ktorým sa mení a dopĺňa jej rokovací poriadok. To sa okrem iného vzťahuje na zabezpečenie výmeny, spracovania a uchovávaní takýchto skutočností.

<sup>15</sup> Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43.

## Článok 72

### Boj proti podvodom

1. V záujme uľahčenia boja proti podvodom, korupcii a inému protiprávnemu konaniu podľa nariadenia (ES) č. 1073/1999 agentúra do šiestich mesiacov od dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia pristúpi k medziinštitucionálnej dohode z 25. mája 1999, ktorá sa týka vnútorných vyšetровaní Európskeho úradu pre boj proti podvodom (OLAF), a prijme primerané opatrenia uplatniteľné na všetkých zamestnancov agentúry s použitím vzoru uvedeného v prílohe k uvedenej dohode.
2. Európsky dvor audítorov má právomoc vykonávať na základe dokumentov a na mieste audit u všetkých príjemcov grantov, dodávateľov a subdodávateľov, ktorým boli poskytnuté finančné prostriedky Únie zo strany agentúry.
3. OLAF môže vykonávať kontroly a inšpekcie na mieste, a to v súlade s postupmi podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999<sup>16</sup> a nariadenia Rady (Euratom, ES) č. 2185/96<sup>17</sup> na účely zistenia, či v súvislosti s grantom alebo zmluvou financovanou agentúrou nedošlo k podvodu, korupcii alebo akémukoľvek inému protiprávnemu konaniu poškodzujúcemu finančné záujmy Únie.
4. Bez toho, aby boli dotknuté odseky 1, 2 a 3, platí, že dohody o spolupráci s tretími krajinami a medzinárodnými organizáciami, zmluvy agentúry, jej dohody o grante a rozhodnutia o grante musia obsahovať ustanovenia, ktoré Európskemu dvoru audítorov a úradu OLAF výslovne udeľujú právo na vykonávanie takýchto auditov a inšpekcií v rámci ich právomocí.

## KAPITOLA 13

### ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

## Článok 73

### Delegované akty týkajúce sa článkov 12, 16, 17 a 18

1. Komisia je splnomocnená prijať delegované akty v súlade s článkom 74 v súvislosti s poplatkami pri uplatňovaní článkov 12, 16, 17 a 18.
2. V opatreniach uvedených v odseku 1 sa stanovujú najmä záležitosti, v prípade ktorých sa majú platiť poplatky podľa článkov 12, 16, 17 a 18, výška poplatkov a spôsob ich úhrady.
3. Poplatky sa účtujú za:

<sup>16</sup> Ú. v. ES L 136, 31.5.1999, s. 1.

<sup>17</sup> Ú. v. ES L 292, 15.11.1996, s. 2.

- a) vydávanie a obnovu povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky, povolení na uvedenie vozidiel a typov vozidiel na trh vrátane prípadného uvedenia kompatibility so sieťami alebo traťami;
- b) vydávanie a obnovu bezpečnostných osvedčení;
- c) poskytovanie služieb; odzrkadľujú skutočné náklady každého jednotlivého poskytnutia;
- d) spracovanie odvolaní.

Všetky poplatky sa uvádzajú a platia v eurách.

4. Poplatky sa stanovujú v takej výške, aby sa zaistilo, že príjem z nich bude postačovať na pokrytie celkových nákladov na poskytnuté služby. V týchto nákladoch sa odzrkadľujú najmä všetky výdavky agentúry, ktoré sa pripisujú zamestnancom zapojeným do činností uvedených v odseku 1, vrátane pomerných príspevkov zamestnávateľa do systému dôchodkového zabezpečenia. Ak by opätovne dochádzalo k značnej nerovnováhe v dôsledku poskytovania služieb hradených z poplatkov, zavedie sa povinná revízia výšky poplatkov.

#### Článok 74

### Vykonávanie delegovania právomoci

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Delegovanie právomoci uvedené v článku 73 sa Komisii udeľuje na dobu neurčitú odo dňa nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 73 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom určený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 73 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote [dvoch mesiacov] odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa táto lehota predĺži o [dva mesiace].



## Článok 75

### Postup výboru

Komisii pomáha výbor zriadený článkom 21 smernice 96/48/ES. Tento výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Ak sa odkazuje na tento článok, uplatňuje sa článok 4 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

## Článok 76

### Hodnotenie a preskúmanie

1. Komisia najneskôr päť rokov po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia a potom raz za päť rokov dá vypracovať hodnotenie s cieľom posúdiť najmä vplyv, účinnosť a efektívnosť agentúry a jej pracovných postupov. V rámci hodnotenia sa rieši hlavne akákoľvek potreba zmeniť a doplniť mandát agentúry a finančný vplyv každej takejto zmeny a doplnenia.
2. Hodnotiacu správu spolu s jej závermi predkladá Komisia Európskemu parlamentu, Rade a riadiacej rade. Výsledky hodnotenia sa zverejňujú.
3. Pri príležitosti každého druhého hodnotenia sa posúdia aj výsledky dosiahnuté agentúrou vzhľadom na jej ciele, mandát a úlohy.

## Článok 77

### Prechodné ustanovenia

1. Agentúra nahrádza Európsku železničnú agentúru, ktorá bola zriadená na základe nariadenia (ES) č. 881/2004, a je jej nástupcom, pokiaľ ide o celkovú zodpovednosť, všetky dohody, právne záväzky, pracovné zmluvy a finančné záväzky a povinnosti.
2. Odchylné od článku 43 členovia správnej rady vymenovaní podľa nariadenia (ES) č. 881/2004 pred nadobudnutím účinnosti tohto nariadenia zostanú vo funkcii až do skončenia svojho funkčného obdobia ako členovia riadiacej rady.  
Odchylné od článku 49 výkonný riaditeľ vymenovaný v súlade s nariadením (ES) č. 881/2004 zostane vo funkcii do skončenia svojho funkčného obdobia.
3. Odchylné od článku 61 všetky pracovné zmluvy platné k dátumu nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia sú platné do dátumu skončenia ich platnosti.

## Článok 78

### Zrušenie

Nariadenie (ES) č. 881/2004 sa zrušuje.

*Článok 79*

**Nadobudnutie účinnosti**

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*

**PRÍLOHA**  
**LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ**

**1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY**

**1.1. Názov návrhu/iniciatívy**

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004

**1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB<sup>18</sup>**

06: Mobilita a doprava

0602: Vnútrozemská, letecká a námorná doprava

060208: Európska železničná agentúra

06020801: Európska železničná agentúra — Dotácia v rámci hláv 1 a 2

06020802: Európska železničná agentúra — Dotácia v rámci hlavy 3

**1.3. Druh návrhu/iniciatívy**

Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie**

Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt/prípravnú akciu<sup>19</sup>**

Návrh/iniciatíva sa týka **predĺženia trvania existujúcej akcie**

Návrh/iniciatíva sa týka **akcie presmerovanej na novú akciu**

**1.4. Ciele**

*1.4.1. Viacročné strategické ciele Komisie, ktoré sú predmetom návrhu/iniciatívy*

Ciele/pridaná hodnota EÚ v súlade so stratégiou Európa 2020:

Agentúra prispieva k interoperabilnej, bezpečnej a udržateľnej železničnej doprave pre hospodárstvo EÚ a pre občanov EÚ. Je to úplne v súlade s tromi prioritami stratégie Európa 2020:

– Inteligentný rast: budovanie hospodárstva založeného na znalostiach a inováciách. Agentúra prispieva k vypracovaniu čo najkvalitnejších technických noriem pre železničné vozidlá a infraštruktúru, čím podporuje znalosti a inovácie.

<sup>18</sup> ABM: riadenie podľa činností – ABB: zostavovanie rozpočtu podľa činností.

<sup>19</sup> Podľa článku 49 ods. 6 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

– Udržateľný rast: podpora konkurencieschopnejšieho a ekologickejšieho hospodárstva, ktoré efektívnejšie využíva zdroje. Agentúra prispieva k tomu, aby bol dopravný sektor EÚ udržateľnejší a šetrnejší voči životnému prostrediu, tým, že obmedzuje celkovú úroveň emisií a spotreby energie. Železničná doprava prispeje k plneniu cieľov „20/20/20“ v oblasti klímy/energie a hlavnej iniciatívy „Európa efektívne využívajúca zdroje“. Agentúra bude zohrávať úlohu pri vykonávaní tejto stratégie v rámci sektora.

– Inkluzívny rast: posilnenie hospodárstva s vysokou mierou zamestnanosti, ktoré zabezpečí sociálnu a územnú súdržnosť. Pokiaľ ide o okrajové regióny a ich spojenie s centrálnymi oblasťami, železničná doprava je dôležitým prvkom na zabezpečenie územnej súdržnosti. Poskytuje cenovo prístupné a udržateľné prostriedky dopravy pre veľké časti obyvateľstva, a prispieva tak k zvýšeniu sociálnej mobility a pracovných príležitostí a pomáha zmenšiť rozdiely medzi chudobnejšími a bohatšími regiónmi a krajinami v EÚ.

#### 1.4.2. Konkrétne ciele a príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

Oblasť rozpočtu: 06 02

Príslušná činnosť ABM/ABB: 060208 Európska železničná agentúra:

- Rozpočtový riadok 06 02 08 01 – Európska železničná agentúra – Dotácia v rámci hláv I a II (administratívne výdavky)

- Rozpočtový riadok 06 02 08 02 – Európska železničná agentúra – Dotácia v rámci hlavy III (operačné výdavky)

Konkrétne ciele:

Konkrétny cieľ č. 1: zvýšiť efektívnosť postupov bezpečnostnej certifikácie a povoľovania v železničnej doprave vydávaním jednotných bezpečnostných osvedčení, povolení na uvedenie vozidiel na trh a povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návstenie do prevádzky platných v celej EÚ a zabezpečiť nediskriminačný prístup.

Konkrétny cieľ č. 2: zvýšiť súdržnosť železničného rámca EÚ monitorovaním národných železničných orgánov a znížiť počet národných železničných predpisov.

Konkrétny cieľ č. 3: zlepšiť vykonávanie a uplatňovanie železničných právnych predpisov EÚ prostredníctvom posilnenej pomoci pre Komisiu, členské štáty a zainteresované strany.

Konkrétny cieľ č. 4: pomáhať Komisii pri vypracúvaní a aktualizácii sekundárnych právnych predpisov v oblasti interoperability a bezpečnosti železníc vrátane vypracovania spoločného prístupu k bezpečnosti.

Konkrétny cieľ č. 5: zabezpečiť súdržné vypracovanie ERTMS v EÚ a podporovať ERTMS mimo EÚ.

Konkrétny cieľ č. 6: zabezpečiť riadnu certifikáciu rušňovodičov a iné súvisiace úlohy v súlade so smernicou 2007/59/ES.

Konkrétny cieľ č. 7: udržiavať a aktualizovať verejné registre a databázy týkajúce sa bezpečnosti a interoperability železníc.

### 1.4.3. Očakávané výsledky a vplyv

*Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na príjemcov/cieľové skupiny.*

Výsledky spojené s konkrétnymi cieľmi:

Výsledok konkrétneho cieľa č. 1: nižšie náklady pre žiadateľov a kratší čas potrebný na vydávanie bezpečnostných osvedčení, povolení na uvedenie vozidiel na trh a povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky; rovnaké podmienky pre všetkých žiadateľov v EÚ; zaistenie, že prevádzkovatelia nebudú diskriminovaní.

Výsledok konkrétneho cieľa č. 2: harmonizácia uplatňovania železničných právnych predpisov EÚ a postupov národných orgánov; väčšia jasnosť a transparentnosť právnych požiadaviek a prevádzkových podmienok v EÚ znížením počtu zbytočných predpisov v záujme obmedzenia možností uplatňovania diskriminačných postupov voči prevádzkovateľom.

Výsledok konkrétneho cieľa č. 3: lepšie chápanie železničných právnych predpisov zainteresovanými stranami a členskými štátmi, čo vedie k plynulejšiemu fungovaniu jednotného európskeho železničného priestoru; zvýšenie účinnosti a efektívnosti práce rôznych útvarov Komisie.

Výsledok konkrétneho cieľa č. 4: zvýšenie interoperability jednotného európskeho železničného priestoru s vysokou úrovňou bezpečnosti a prínosmi pre železničné podniky, zákazníkov a cestujúcich.

Výsledok konkrétneho cieľa č. 5: jednotné uplatňovanie ERTMS v EÚ, pričom jeho zariadenia sú v súlade s platnými špecifikáciami; podpora noriem v oblasti ERTMS mimo EÚ.

Výsledok konkrétneho cieľa č. 6: zachádzanie s rušňovodičmi v EÚ jednotným spôsobom.

Výsledok konkrétneho cieľa č. 7: transparentnosť zainteresovaných strán v oblasti železníc, členských štátov a širokej verejnosti, pokiaľ ide o dôležité údaje týkajúce sa interoperability a bezpečnosti železníc.

### 1.4.4. Ukazovatele výsledkov a vplyvu

*Uved'te ukazovatele, pomocou ktorých je možné sledovať uskutočňovanie návrhu/iniciatívy.*

Ukazovatele konkrétneho cieľa č. 1:

- počet vydaných bezpečnostných osvedčení,
- počet vydaných povolení na uvedenie vozidiel na trh,
- počet vydaných povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky.

Ukazovatele konkrétneho cieľa č. 2:

- počet vydaných audítorských správ národných orgánov,
- počet zrušených národných predpisov,
- počet národných predpisov vyhlásených za vzájomne akceptované,
- iné výsledky týkajúce sa kontroly a monitorovania.

Ukazovatele konkrétneho cieľa č. 3:

- počet správ, v ktorých sa hodnotí vykonávanie železničných právnych predpisov,
- počet vyhodnotených železničných projektov,
- počet zorganizovaných informačných a školiacich podujatí (semináre, konferencie),
- počet vydaných dokumentov s výkladovými usmerneniami,
- počet návštev uskutočnených na účely pomoci,
- iné výsledky týkajúce sa zvýšenej pomoci.

Ukazovatele konkrétneho cieľa č. 4:

- počet odporúčaní týkajúcich sa nových technických špecifikácií interoperability (TSI) zaslaných Komisii,
- počet odporúčaní týkajúcich sa revízie technických špecifikácií interoperability (TSI) zaslaných Komisii,
- počet odporúčaní týkajúcich sa nových spoločných bezpečnostných metód (CSM) zaslaných Komisii,
- počet odporúčaní týkajúcich sa revízie spoločných bezpečnostných metód (CSM) zaslaných Komisii,
- počet stanovísk poskytnutých Komisii, členským štátom a iným zainteresovaným stranám,
- počet vydaných posúdení vplyvu a analýz nákladov a prínosov,
- iné výsledky týkajúce sa zvýšenia interoperability a bezpečnosti.

Ukazovatele konkrétneho cieľa č. 5:

- počet vydaných odporúčaní týkajúcich sa zmien a nových verzií ERTMS,
- počet správ poskytnutých Komisii, v ktorých sa hodnotí vykonávanie posudzovania zhody a postupu overovania ES v prípade zariadenia ERTMS,
- počet odporúčaní týkajúcich sa technickej nekompatibility projektov ERTMS zaslaných Komisii,

- iné výsledky týkajúce sa zabezpečenia súdržného rozvoja a zavádzania ERTMS.

Ukazovatele konkrétneho cieľa č. 6:

- počet rušnovodičov certifikovaných v súlade so smernicou o rušnovodičoch,

- iné výsledky týkajúce sa harmonizácie podmienok v súvislosti s rušnovodičmi.

Ukazovatele konkrétneho cieľa č. 7:

- počet vytvorených a spravovaných verejných databáz a registrov,

- iné výsledky týkajúce sa transparentnosti údajov týkajúcich sa železničnej dopravy.

## **1.5. Dôvody návrhu/iniciatívy**

### *1.5.1. Potreby, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte*

Umožniť ERA, aby sa zapojila do nových činností a naďalej dostatočne plnila existujúce úlohy, ktoré sú potrebné na dosiahnutie plne interoperabilného a bezpečného vnútorného železničného trhu (jednotný európsky železničný priestor).

### *1.5.2. Prínos zapojenia Európskej únie*

Súčasnú zapojenie EÚ (úlohy Európskej železničnej agentúry) je stanovené v zakladajúcom nariadení o ERA č. 881/2004. Okrem toho smernicami 2004/49/ES, 2008/57/ES a 2007/59/ES boli agentúre priamo a nepriamo uložené ďalšie úlohy. Na činnosti a prácu ERA mali podobne vplyv mnohé sekundárne právne predpisy, ktoré Komisia prijala na základe uvedených smerníc, najmä TSI, CSM a CST. Cieľom tohto nariadenia je spojiť všetky existujúce úlohy agentúry do jedného právneho aktu a rozšíriť úlohu ERA na oblasti, v prípade ktorých je to odôvodnené.

V súlade s bielou knihou o doprave z roku 2011 (Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje) a výsledkami posúdenia vplyvu, ktoré je sprievodným dokumentom k súčasnej iniciatíve, poskytne tento návrh ďalšiu pridanú hodnotu EÚ odstránením existujúcich technických a administratívnych prekážok v železničnom sektore, najmä:

– zvýšením efektívnosti a nestrannosti vydávania povolení železničných vozidiel a bezpečnostných osvedčení železničných podnikov (ktoré bude lacnejšie a rýchlejšie) jeho presunom na úroveň EÚ,

– zvýšením súdržnosti a posilnením uplatňovania železničných právnych predpisov EÚ tak, že sa agentúre umožní monitorovať fungovanie národných orgánov pôsobiacich v oblastiach interoperability a bezpečnosti železníc,

– uľahčením rýchlejšieho pokroku smerom k vypracovaniu skutočne spoločných železničných noriem EÚ zintenzívnením činnosti ERA pri znižovaní počtu národných železničných predpisov,

– zlepšením vynakladania finančných prostriedkov EÚ na železnice (TEN, kohézny fond, štrukturálne fondy, výskumné programy atď.).

Zapojenie EÚ prostredníctvom ERA umožňuje vyššiu pridanú hodnotu prostredníctvom:

– využívania osobitnej štruktúry a kvalifikovaných pracovníkov; niektorí z nich sú už k dispozícii,

– pozitívnych skúseností s vyskúšanými a osvedčenými metódami (napríklad využívanie vytvorenej a funkčnej siete národných bezpečnostných orgánov),

– jej objektivity a nestrannosti, ktoré zainteresované strany veľmi oceňujú.

### 1.5.3. *Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti*

Hodnotenie nariadenia o ERA a fungovania agentúry (za roky 2009 – 2010), ako aj všeobecné hodnotenie agentúr EÚ v roku 2009 preukázali pridanú hodnotu, ktorú prináša agentúra.

Cieľom tejto iniciatívy je uplatňovať (revíziou nariadenia o ERA) odporúčania vydané v rámci hodnotenia ERA, odporúčania Dvora audítorov, Útvaru pre vnútorný audit a spoločného vyhlásenia Komisie, Európskeho parlamentu a Rady týkajúceho sa decentralizovaných agentúr, najmä vzhľadom na vnútornú štruktúru, riadenie a fungovanie.

### 1.5.4. *Zlučiteľnosť a možná synergia s inými finančnými nástrojmi*

Návrh je v súlade s bielou knihou o doprave z roku 2011, a najmä s jej iniciatívami 1 a 19:

– „Zaviest' jednotné povolenie podľa typu vozidla a jednotnú bezpečnostnú certifikáciu železničných podnikov prostredníctvom posilnenia roly Európskej železničnej agentúry (ERA)“,

– „Posilniť rolu ERA v oblasti bezpečnosti železničnej dopravy, najmä jej dohľad nad vnútroštátnymi opatreniami v oblasti bezpečnosti prijatými vnútroštátnymi bezpečnostnými orgánmi a ich postupnou harmonizáciou“.

Návrh je v súlade s politikou a právnymi predpismi EÚ týkajúcimi sa interoperability a bezpečnosti železníc, a najmä so smernicami 2004/49 (smernica o bezpečnosti železníc) a 2008/59 (smernica o interoperabilite železníc), ktoré budú takisto zmenené a doplnené ako súčasť tejto iniciatívy. Všetky tri revidované akty sú vzájomne prepojené a ich cieľom je odstrániť zostávajúce administratívne a technické prekážky, najmä stanovením spoločného prístupu k pravidlám bezpečnosti a interoperability, aby sa zvýšili úspory z rozsahu železničných podnikov pôsobiacich v celej EÚ, znížili administratívne náklady a urýchlili administratívne postupy a aby sa zároveň zabránilo skrytej diskriminácii.

Táto iniciatíva je navyše súčasťou širšieho štvrtého železničného balíka, ktorý bude zameraný – okrem už uvedeného cieľa – na otvorenie trhu vnútroštátnej osobnej



železničnej dopravy a optimalizáciu riadenia správy infraštruktúry; synergie sa očakávajú najmä pokiaľ ide o zníženie diskriminácie v súvislosti s prístupom k infraštruktúre, čím sa obmedzia prekážky vstupu nových účastníkov na trh.

Existuje aj významná synergia medzi revidovanými úlohami ERA a Výkonnou agentúrou pre TEN-T v súvislosti s hodnotením železničných projektov, pokiaľ ide o lepší pomer medzi kvalitou a cenou a efektívnosť projektov financovaných z prostriedkov EÚ.

Okrem toho je táto iniciatíva v súlade s odporúčaniami Dvora audítorov a Útvaru pre vnútorný audit a so spoločným vyhlásením Komisie, Európskeho parlamentu a Rady týkajúcim sa decentralizovaných agentúr, ako aj s hodnotením ERA, a v rámci tejto iniciatívy sa tieto odporúčania aj vykonávajú.

Napokon, cieľom tejto iniciatívy je zahrnúť do nariadenia o ERA niekoľko úloh a činností, ktoré boli agentúre pridelené inými aktmi, najmä smernicou 2007/59/ES, rozhodnutiami Komisie o technických špecifikáciách interoperability (TSI) a o spoločných bezpečnostných metódach (CSM).

## 1.6. Trvanie akcie a jej finančného vplyvu

### Návrh/iniciatíva s **neobmedzeným trvaním**

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od roku 2015 do roku 2020,
- a potom bude vykonávanie postupovať v plnom rozsahu.

## 1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia<sup>20</sup>

### **Priame centralizované hospodárenie** na úrovni Komisie

**Nepriame centralizované hospodárenie** s delegovaním úloh súvisiacich s plnením rozpočtu na:

- výkonné agentúry
- subjekty zriadené spoločenstvami<sup>21</sup>
- národné verejnoprávne subjekty/subjekty poverené vykonávaním verejnej služby
- osoby poverené realizáciou osobitných akcií podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte v zmysle článku 49 nariadenia o rozpočtových pravidlách

### **Zdieľané hospodárenie** s členskými štátmi

### **Decentralizované hospodárenie** s tretími krajinami

### **Spoločné hospodárenie** s medzinárodnými organizáciami (*uved'te*)

---

<sup>20</sup> Vysvetlenie spôsobov hospodárenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovej stránke BudgWeb: [http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html).

<sup>21</sup> Podľa článku 185 nariadenia o rozpočtových pravidlách.

## **2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA**

### **2.1. Opatrenia týkajúce sa kontroly a predkladania správ**

*Uved'te časový interval a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.*

Všetky agentúry EÚ pracujú v rámci prísneho monitorovacieho systému za účasti oddelenia vnútorného auditu, Útvaru Komisie pre vnútorný audit, správnej rady, Komisie, Dvora audítorov a rozpočtového orgánu. Tento systém stanovený v zakladajúcom nariadení o ERA sa bude uplatňovať aj naďalej.

### **2.2. Systémy riadenia a kontroly**

#### **2.2.1. Zistené riziká**

Žiadne

#### **2.2.2. Plánované metódy kontroly**

Neuplat. sa

### **2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam**

*Uved'te existujúce a plánované preventívne a ochranné opatrenia.*

Opatrenia na boj proti podvodom sú uvedené v článku 41 zakladajúceho nariadenia o ERA a budú sa uplatňovať aj naďalej.

### 3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

#### 3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky.

Okruh viacročného finančného rámca	Rozpočtový riadok	Druh výdavkov	Príspevky			
	Číslo [Názov]	DRP/ NRP <sup>(1)</sup>	krajín EZVO <sup>2</sup>	kandidátskych krajín <sup>3</sup>	tretích krajín	v zmysle článku 18 ods. 1 písm. aa) nariadenia o rozpočtových pravidlách
1.1	06.02.08 [rozpočtový riadok ERA]	NRP	ÁNO	NIE	NIE	NIE

<sup>1</sup> DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

<sup>2</sup> EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

<sup>3</sup> Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

### 3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

Pred podrobným vysvetlením odhadovaného vplyvu tohto návrhu je dôležité vyzdvihnúť, že odhadovaný vplyv je v tomto štádiu len predbežný, keďže podlieha prijatiu nového viacročného finančného rámca na roky 2014 – 2020 rozpočtovým orgánom.

#### 3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky

v mil. EUR (v súčasných cenách, zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

<b>Okruh viacročného finančného rámca:</b>	1	Inteligentný a inkluzívny rast
--	---	--------------------------------

GR: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015 – 2020 SPOLU
• Administratívne rozpočtové prostriedky									
Číslo rozpočtového riadka 06.02.08 [Rozpočtový riadok ERA] Základ: - východisko – návrh rozpočtu 2013 vo výške 25 mil. EUR, - 2 % zdanenie uplatnené na pracovníkov v rokoch 2014 – 2017, - 1 % zvýšenie ročného rozpočtu v dôsledku ročnej úpravy. Od roku 2017 budú k dispozícii externé príjmy z poplatkov, takže sa nebudú žiadať finančné prostriedky z rozpočtu EÚ v súvislosti s novými pracovníkmi.	Závazky	(1)	25,613 (vrátane 0,113 na nové úlohy)	26 (vrátane 0,3 na nové úlohy)	26 (0 na nové úlohy)	26,25 (0 na nové úlohy)	26,5 (0 na nové úlohy)	26,75 (0 na nové úlohy)	<b>157,113</b>  (z toho 0,413 na pokrytie nových úloh v rokoch 2015 – 2016)
	Platby	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	<b>157,113</b>

<b>Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE SPOLU</b>	Závazky	<sup>(5)=1+</sup> <sub>3</sub>	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	<b>157,113</b> (z toho 0,413 na pokrytie nových úloh v rokoch 2015 – 2016)
	Platby	<sup>(6)=2+</sup> <sub>4</sub>	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	<b>157,113</b>
<b>Rozpočtové prostriedky OKRUHU 1</b> viacročného finančného rámca SPOLU	Závazky	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	<b>157,113</b> (z toho 0,413 na pokrytie nových úloh v rokoch 2015 – 2016)
	Platby	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	<b>157,113</b>

<b>Okruh viacročného finančného rámca:</b>	<b>5</b>	„Administratívne výdavky“
--	----------	---------------------------

v mil. EUR (v súčasných cenách, zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015 – 2020 SPOLU
<b>GR: MOVE</b>								
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ľudské zdroje Základ: súčasná úroveň rozpočtu pre pracovníkov GR MOVE, ktorí sa zaoberajú otázkami súvisiacimi s ERA (0,655 mil. EUR – 5 pracovníkov) uplatňovaná každý rok + 1 % ročná úprava</li> </ul>		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	<b>4,005</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ostatné administratívne výdavky</li> </ul>		0	0	0	0	0	0	0
<b>GR MOVE SPOLU</b>	Rozpočtové prostriedky	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	<b>4,005</b>
<b>Rozpočtové prostriedky OKRUHU 5 viacročného finančného rámca SPOLU</b>	(Závazky = Platby spolu)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	<b>4,005</b>

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	SPOLU
<b>Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1 až 5 viacročného finančného rámca SPOLU</b>	Závazky	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	<b>161,118</b>
	Platby	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	<b>161,118</b>

### 3.2.2. Návrh plánu pracovných miest ERA na roky 2015 – 2020

OD ROKU 2017 SA VŠETCI NOVÍ ZAMESTNANCI FINANCUJÚ Z EXTERNÝCH POPLATKOV:

<b>Návrh zamestnancov ERA na roky 2015 – 2020 [základ: 143 zamestnancov z plánu pracovných miest v roku 2013 a 2 % zdanenie do roku 2017 (-2-3 osoby za rok)]</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
Triedy AD	101	100	99	99	99	99
Nové triedy AD	0	0	12	14	14	14
AD spolu	101	100	111	113	113	113
Triedy AST	37	36	34	34	34	34
Nové triedy AST	0	0	4	4	4	4
AST spolu	37	36	38	38	38	38
<b>Plán pracovných miest medzisúčet</b>	<b>138</b>	<b>136</b>	<b>149</b>	<b>151</b>	<b>151</b>	<b>151</b>
VNE	6	6	6	6	6	6
Noví VNE	2	5	12	13	13	13
VNE spolu	8	11	18	19	19	19
Zmluvní zamestnanci	15	15	15	15	15	15
Noví zmluvní zamestnanci	1	3	7	9	10	12
Zmluvní zamestnanci spolu	16	18	22	24	25	27
<b>Kumulované nové miesta</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>35</b>	<b>40</b>	<b>41</b>	<b>43</b>
<i>Vplyv na pracovné miesta v pláne pracovných miest</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>18</i>
<b>CELKOVÝ SÚČET</b>	<b>162</b>	<b>165</b>	<b>189</b>	<b>194</b>	<b>195</b>	<b>197</b>



### 3.2.3. Odhadovaný vplyv na administratívne a operačné rozpočtové prostriedky

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie operačných a administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:
- Treba upozorniť, že výstupy uvedené ďalej sa týkajú celkového rozpočtu ERA (hlavy 1 + 2 + 3).
- Treba upozorniť, že náklady na výstupy v rámci konkrétneho cieľa č. 1 budú predstavovať príjem ERA: agentúra bude externým žiadateľom účtovať poplatky za vydávanie týchto dokumentov. Preto sú uvedené v zátvorkách a nie sú pripočítané k celkovej výške nákladov na všetky výstupy.

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Uved'te ciele a výstupy  ↓			2015	2016	2017	2018	2019	2020	SPOLU			
	Druh <sup>1</sup>	Priemer né náklady na výstupy	Počet výstupov	Nák lady	Počet výstupov	Nák lady	Počet výstupov	Nák lady	Počet výstupov	Nák lady	Počet výstup ov spolu	Náklady spolu

<sup>1</sup> Výstupy znamenajú dodané produkty a služby (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

<p>KONKRÉTNY CIEĽ č. 1<sup>2</sup>: zvýšiť efektivnosť bezpečnostnej certifikácie v železničnej doprave a postupov povoľovania vydávaním jednotných bezpečnostných osvedčení, povolení na uvedenie vozidiel na trh a povolení na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky platných v celej EÚ a zabezpečiť nediskriminačný prístup.</p>																
jednotné bezpečnostné osvedčenia	počet vydaných bezpečnostných osvedčení	(0,01) - budú sa hradíť z poplatkov	0		0		110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	<b>440</b>	<b>(4,4)</b> budú sa hradíť z poplatkov
vydávanie povolení na uvedenie vozidiel na trh	počet vydaných povolení na uvedenie vozidiel na trh	(0,017) - budú sa hradíť z poplatkov	0		0		456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	<b>1 804</b>	<b>(30,67)</b> budú sa hradíť z poplatkov

<sup>2</sup> Ako je uvedené v oddiele 1.4.2. „Konkrétne ciele...“.

orgán zodpovedný za systém ERTMS	počet vydaných povolení na uvedenie subsystému v traťové riadenie – zabezpečenie a návštevne do prevádzky	(0,05)	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	137	(6,85)
		budú sa hradit' z poplatkov														budú sa hradit' z poplatkov
Konkrétny cieľ č. 1 medzisúčet								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		(41,92)
KONKRÉTNY CIEĽ č. 2: zvýšiť súdržnosť železničného rámca EÚ monitorovaním národných železničných orgánov a znížením počtu národných železničných predpisov			Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady spolu
monitorovanie národných orgánov	počet vydaných audítorských správ	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5
zníženie počtu odlišných národných predpisov a zvýšenie vzájomného akceptovania	počet zrušených národných predpisov	0,015	1 000	1,5	1 500	2,25	1 500	2,25	2 000	3	1 500	2,25	1 500	2,25	9 000	13,5
	počet národných predpisov vyhlásených za vzájomne akceptované	0,01	1 000	1,0	1 000	1,0	1 000	1,0	1 000	1,0	1 000	1,0	1 000	1,0	8 000	6,0
iné	iné výstupy týkajúce sa kontroly a	0,01	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75

	monitorovania																
Konkrétny cieľ č. 2 medzisúččet																	25,25
KONKRÉTNY CIEĽ č. 3: zlepšiť vykonávanie a uplatňovanie železničných právnych predpisov EÚ zvýšenou pomocou pre Komisiu, členské štáty a zainteresované strany a iné úlohy																	
pomoc Komisii	počet správ, v ktorých sa hodnotí vykonávanie železničných právnych predpisov	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7	
	počet vyhodnotených železničných projektov	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1	
pomoc členským štátom a zainteresovaným stranám	počet zorganizovaných informačných a školiacich podujatí (semináre, konferencie)	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4	
	počet vydaných dokumentov s výkladovými usmerneniami	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6	
	počet návštev uskutočnených na účely pomoci	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6	

iné úlohy	iné výsledky týkajúce sa zvýšenej pomoci	0,0 01	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Konkrétny cieľ č. 3 medzisúčtet																25
KONKRÉTNY CIEĽ č. 4: pomáhať Komisii pri vypracúvaní a aktualizácii sekundárnych právnych predpisov v oblasti interoperability a bezpečnosti železníc vrátane vypracovania spoločného prístupu k bezpečnosti			Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov spolu	Náklady spolu
zvýšená interoperabilita	počet nových TSI zaslaných Komisii	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	počet revidovaných TSI zaslaných Komisii	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
zvýšenie úrovne bezpečnosti	počet nových CSM zaslaných Komisii	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	počet revidovaných CSM zaslaných Komisii	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
uľahčenie fungovania jednotného európskeho železničného priestoru	počet stanovísk poskytnutých Komisii, členským štátom a zainteresovaným stranám	0,2	6	1,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6	8	1,6	44	8,8
	počet vydaných posúdení vplyvu a analýz nákladov a prínosov	0,0 6	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	151	9,06

iné	iné výstupy týkajúce sa zvýšenia interoperability a bezpečnosti	0,006	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	450	2,7
Konkrétny cieľ č. 4 medzisúččet																57,36
KONKRÉTNY CIEĽ č. 5: zabezpečiť súdržné vypracovanie ERTMS v EÚ a podporovať ERTMS mimo EÚ																
orgán zodpovedný za systém ERTMS	počet vydaných odporúčaní týkajúcich sa zmien a nových verzií ERTMS	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
overovanie a zavádzanie ERTMS	počet vydaných správ, v ktorých sa hodnotí vykonávanie posudzovania zhody a postupu overovania ES v prípade zariadenia ERTMS	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5
	počet vydaných odporúčaní týkajúcich sa technickej nekompatibility projektov ERTMS	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1

iné úlohy	iné výstupy týkajúce sa zabezpečenia súdržného vypracovania a zavádzania ERTMS	0,0 01	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Konkrétny cieľ č. 5 medzisúčtet																28,6
KONKRÉTNY CIEĽ č. 6: zabezpečiť riadnu certifikáciu rušňovodičov a iné súvisiace úlohy v súlade so smernicou 2007/59/ES			Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov	Náklady	Počet výstupov spolu	Náklady spolu
harmonizácia kritérií pre rušňovodičov	počet vydaných opatrení na harmonizáciu podmienok v súvislosti s rušňovodičmi v súlade so smernicou o rušňovodičoch	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	iné výstupy	0,0 01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	60	0,6
Konkrétny cieľ č. 6 medzisúčtet																7,8

KONKRÉTNY CIEĽ č. 7: udržiavať a aktualizovať verejné registre a databázy týkajúce sa bezpečnosti a interoperability železníc																
transparen- tnosť pre zaintereso- vané strany a verejnú týkajúca sa údajov o interopera- bilite a bezpečnos- ti železníc	počet vytvorených a spravovaných verejných databáz a registrov verejných databáz a registrov	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	iné výstupy	0,0 01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Konkrétny cieľ č. 7 medzisúčet																13
<b>NÁKLADY SPOLU</b>																157,01



### 3.2.4. Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky

#### 3.2.4.1. Zhrnutie

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Východisko výpočtov: počet súčasných pracovníkov na GR MOVE, ktorí sa zaoberajú otázkami súvisiacimi s ERA (5 pracovníkov, 0,131 mil. EUR na osobu/rok a 1 % ročná úprava), sa uplatňuje na každý rok; žiadne zvýšenie z dôvodu posilnených právomocí ERA.

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2015 – 2020 SPOLU
--	------	------	------	------	------	------	-------------------------

<b>Úradníci (trieda AD)</b>	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	<b>4,005</b>
<b>Úradníci (trieda AST)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Zmluvní zamestnanci</b>							
<b>Dočasní zamestnanci</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>Vyslaní národní experti</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>SPOLU</b>	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	<b>4,005</b>

### 3.2.4.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov

- Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie ľudských zdrojov.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

Východisko výpočtov: počet súčasných pracovníkov na GR MOVE, ktorí sa zaoberajú otázkami súvisiacimi s ERA (5 pracovníkov, 0,131 mil. EUR na osobu/rok), sa uplatňuje na každý rok; žiadne zvýšenie z dôvodu posilnených právomocí ERA.

*odhady sa zaokrúhľujú na celé čísla (alebo najviac na jedno desatinné miesto)*

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>• Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)</b>						
XX 01 01 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (delegácie)	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (nepriamy výskum)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (priamy výskum)	0	0	0	0	0	0
<b>• Externí zamestnanci (ekvivalent plného pracovného času)<sup>1</sup></b>						
XX 01 02 01 (ZZ, PADZ, VNE, z celkového finančného krytia)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (ZZ, PADZ, PED, MZ a VNE v delegáciách)	0	0	0	0	0	0
<b>XX 01 04 yy<sup>2</sup></b>	- ústredie <sup>3</sup>	0	0	0	0	0
	- delegácie	0	0	0	0	0
<b>XX 01 05 02 (ZZ, PADZ, VNE – nepriamy výskum)</b>	0	0	0	0	0	0
01 05 02 (ZZ, PADZ, VNE – priamy výskum)	0	0	0	0	0	0
Iné rozpočtové riadky (uved'te)	0	0	0	0	0	0
<b>SPOLU</b>	5	5	5	5	5	5

**XX** predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

<sup>1</sup> ZZ = zmluvný zamestnanec; PADZ= pracovníci agentúr dočasného zamestnávania; PED = pomocný expert v delegácii; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert. .

<sup>2</sup> Pod stropom pre externých zamestnancov z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

<sup>3</sup> Najmä pre štrukturálne fondy, Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka (EPFRV) a Európsky fond pre rybné hospodárstvo (EFRH).

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

Úradníci a dočasní zamestnanci	Existujúci zamestnanci DG MOVE sa zaoberajú otázkami súvisiacimi s ERA vrátane: <ul style="list-style-type: none"><li>- riadenia vykonávacích opatrení prijatých v dôsledku odporúčaní agentúry (rozhodnutia a nariadenia Komisie) v oblasti bezpečnosti a interoperability železníc,</li><li>- administratívnej koordinácie a kontroly týkajúcej sa ERA: pracovné programy, viacročné plány personálnej politiky, zasadnutia riadiacej rady a jej podvýboru,</li><li>- koordinácie politiky: účasť v pracovných skupinách ERA, obsah pracovného programu, mandáty Komisie pre ERA, zasadnutia na pracovnej úrovni,</li><li>- riadenia stanovísk ERA,</li><li>- finančnej a účtovnej zodpovednosti týkajúcej sa ERA na strane Komisie (rozpočet, udelenie absolútoría atď.).</li></ul>
Externí zamestnanci	

### 3.2.5. Súlad s platným viacročným finančným rámcom

- Návrh/iniciatíva je v súlade s platným viacročným finančným rámcom.
- Návrh/iniciatíva si vyžaduje zmenu v plánovaní príslušného okruhu vo viacročnom finančnom rámci.

Vysvetlite požadovanú zmenu v plánovaní a uveďte príslušné rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

Rozpočtový riadok ERA (06.02.08) sa bude musieť upraviť podľa sumy uvedenej v tomto finančnom výkaze (spolu 157,113 mil. EUR na roky 2015 – 2020).

Zatiaľ sú do finančného rámca zahrnuté len orientačné sumy pre agentúry. Orientačná suma pre ERA bola odhadnutá skôr, než boli známe výsledky posúdenia vplyvu a iné výpočty spojené s touto iniciatívou.

Postavenie ERA sa v rokoch 2015 – 2020 zmení z „agentúry vo fáze maximálnej prevádzkovej efektívnosti“ na „agentúru s novými úlohami“.

- Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca<sup>1</sup>.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

### 3.2.6. Účasť tretích strán na financovaní

- Návrh/iniciatíva zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Spolu
<i>Príspevok EZVO od Nórska a Islandu vypočítaný vo výške 2 % rozpočtu</i>	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	<b>3</b>
Spolufinancované prostriedky SPOLU	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	<b>3</b>

<sup>1</sup> Pozri body 19 a 24 medziinštitucionálnej dohody.

### 3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- Návrh/iniciatíva má finančný vplyv na príjmy, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:
  - vplyv na vlastné zdroje
  - vplyv na rôzne príjmy

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

Rozpočtový príjmov:	riadok	Rozpočtové prostriedky k dispozícii v prebiehajúcom rozpočtovom roku	Vplyv návrhu/iniciatívy <sup>2</sup>					
			2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rozpočtový ERA 06.02.08	riadok				10,352	10,384	10,482	10,698

Uveďte spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

Niektoré nové úlohy plánované pre ERA (bezpečnostné osvedčenia, povolenia na uvedenie vozidiel na trh a povolenia na uvedenie subsystémov traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky) umožnia účtovať poplatky externým žiadateľom za ich vydávanie.

Podľa posúdenia vplyvu sa začnú tieto nové úlohy plniť v roku 2017 a príjem ERA bol vypočítaný takto:

- náklady na vydanie bezpečnostného osvedčenia: 0,01 mil. EUR
- náklady na vydanie povolenia vozidiel: 0,017 mil. EUR
- náklady na vydanie povolenia na uvedenie subsystému traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do prevádzky: 0,05 mil. EUR
- príslušné počty všetkých druhov rozhodnutí vydávaných každý rok sú uvedené v tabuľke 3.2.3.

Zhrnutie metodiky výpočtu:

Poplatky uvedené v správe o posúdení vplyvu boli vypočítané na základe priemeru súčasných poplatkov platených prevádzkovateľmi, ktorí chcú získať bezpečnostné osvedčenie alebo povolenie vozidiel v EÚ; podobný prístup bol použitý v prípade povolení na uvedenie subsystému traťové riadenie – zabezpečenie a návštenie do

<sup>2</sup>

Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 25 % nákladov na výber.

prevádzky. Hradené poplatky sa značne líšili a veľký rozdiel bol aj medzi poplatkami, ktoré platia členské štáty EÚ-15 (približne 20 000 EUR za bezpečnostné osvedčenia a 28 000 EUR za povolenia), a poplatkami, ktoré platia členské štáty EÚ-12 (približne 3 000 EUR za bezpečnostné osvedčenia a 17 000 EUR za povolenia). Pri určovaní budúcej výšky týchto poplatkov sa predpokladalo, že vzhľadom na: náklady na zamestnancov agentúry a efektívnejšie postupy vybavovania žiadostí by hodnota, ktorá sa blíži strednému bodu medzi nízkym priemerom a vysokým priemerom bola pre ďalší postup najvhodnejšia.

Je dôležité poznamenať, že výpočty stanovené pre poplatky sú priemerom v rámci všetkých druhov bezpečnostných osvedčení a povolení vozidiel; v podpornej štúdii k posúdeniu vplyvu boli určené 4 druhy bezpečnostných osvedčení a 20 druhov povolení vozidiel. Aj keď proces „centralizácie“ s ERA povedie k zníženiu počtu druhov osvedčení a povolení, stále ešte budú existovať viaceré kategórie. Napríklad sa bude aj naďalej uplatňovať iný postup pre povolenia rušňov a vozňov. Poplatky ako také sa budú musieť v týchto dvoch kategóriách rozlišovať. Konkrétne poplatky za povolenie vozňa budú nižšie než priemer a poplatky za rušne a motorové jednotky budú vyššie.

Výška poplatku (cena za povolenie/osvedčenie), ktorá bola vypočítaná v správe o posúdení vplyvu, znamená priemer a bolo by na agentúre, aby stanovila presné poplatky za rôzne kategórie s cieľom zabezpečiť, aby priemer vybraných poplatkov bol rovnaký ako tento priemer alebo vyšší. Cieľom výpočtu je však poskytnúť realistický, ale konzervatívny odhad príjmov agentúry a nie je vylúčené, že účtované poplatky môžu v skutočnosti viesť k vyšším priemerným hodnotám, keď to bude potrebné a odôvodnené.

Pokiaľ ide o počet povolení a osvedčení, bol vypočítaný počínajúc súčasnou úrovňou povolení a osvedčení. V prípade bezpečnostných osvedčení sa pre budúce roky predpokladalo, že počet nových účastníkov na trhu by časom viedol k zvýšeniu počtu vydaných bezpečnostných osvedčení, zatiaľ čo skutočnosť, že môže dôjsť k zmene druhov bezpečnostných osvedčení, by mohla počet znížiť. Preto sa ako konzervatívny odhad predpokladalo, že nedôjde k žiadnej zmene v celkovom ročnom počte bezpečnostných osvedčení.

V prípade povolení vozidiel bol prístup trochu iný: model začína od existujúcich úrovni povolení, ktoré poskytli zainteresované strany a rôzne štúdie. Keďže je však pravdepodobné, že na trhu bude viac nových účastníkov, a preto sa v absolútnych číslach bude povoľovať viac vozidiel, je pravdepodobnejšie, že noví účastníci na trhu sa budú naďalej držať osvedčenej technológie, a teda železničných koľajových vozidiel, ktoré už boli certifikované. Navyše odvetvie sa normalizuje, preto je pravdepodobné, že v budúcnosti bude menej druhov povoľovaných vozidiel, čo povedie k miernemu zníženiu počtu povolení. Model aj v tomto prípade rozdelil posúdenie medzi členské štáty EÚ-15 a EÚ-12.

GR MOVE sa domnieva, že výpočty sú spoľahlivé a náležite založené na existujúcich a overiteľných údajoch získaných od zainteresovaných strán a Európskej železničnej agentúry. Viac informácií o metodike sa uvádza v správe o posúdení vplyvu, ktorá je sprievodným dokumentom k tomuto návrhu, najmä v prílohe VII.