



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 13.12.2006
KOM(2006) 785 slutlig

2006/0274 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om ändring av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk
järnvägsbyrå**

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1) BAKGRUND

- **Motiv och syfte**

De nationella förfarandena för typgodkännande av lokomotiv anses i dag vara ett av de största hindren för skapandet av nya järnvägsföretag inom godstrafik samt något som i hög grad står i vägen för driftskompatibiliteten hos det europeiska järnvägssystemet. Eftersom ingen medlemsstat på egen hand kan besluta att det tillstånd för ibrucktagande som den utfärdar skall gälla på andra medlemsstaters territorium krävs det ett gemenskapsinitiativ för att harmonisera de nationella förfarandena, förenkla dessa och på ett mer systematiskt sätt tillämpa principen om ömsesidigt godkännande.

Denna utvidgning förutsätter ändring av förordning (EG) nr°881/04 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå (nedan kallad byrån), samt direktiven om driftskompatibilitet (96/48/EG, 2001/16/EG, 2004/50/EG) och säkerhet (2004/49/EG).

- **Allmän bakgrund**

Detta förslag är ett led i ett mer omfattande initiativ som syftar till att förbättra den tekniska delen av regelverket för järnvägen, framför allt direktiven om driftskompatibiliteten hos järnvägen, direktivet om järnvägssäkerhet och direktivet om inrättande av järnvägsbyrån.

En av de centrala aspekter som återstår att förbättra för att underlätta den fria rörligheten för tåg rör förfarandet för typgodkännande av lokomotiv. Enligt tillverkarna och järnvägsföretagen är dessa förfaranden ofta mycket utdragna och kostsamma. De hävdar också att de behöriga myndigheterna ställer krav som inte skulle vara motiverade rent tekniskt sett.

Inom ramen för programmet för enklare lagstiftning avser kommissionen att konsolidera och slå ihop de direktiv som rör driftskompatibiliteten hos järnvägen.

På grundval av alla erfarenheter från tio års genomförande av direktiven om driftskompatibilitet föreslår kommissionen flera förbättringar av den tekniska delen av regelverket.

Det här förslaget måste ses tillsammans med förslagen om ihopslagning och omarbetning av direktiven om driftskompatibiliteten hos järnvägen samt om ändring av direktivet om järnvägssäkerhet. Dess syfte är att ändra förordning (EG) nr°881/2004 om inrättande av byrån.

- **Gällande bestämmelser**

Förfarandet för ibrucktagande av rullande materiel omfattas av artikel 14 i de båda direktiven om driftskompatibilitet och artikel 14 i direktivet om järnvägssäkerhet. Anmälan av nationella regler omfattas av artikel 16 i direktiven om driftskompatibilitet och artikel 8 i direktiven om järnvägssäkerhet. Byrån omfattas av bestämmelserna i den förordning genom vilken den inrättades, som enligt förslaget skall ändras.

- **Förenlighet med Europeiska unionens politik och mål på andra områden**

Genom detta initiativ kan järnvägstransporternas konkurrenskraft förbättras. Genom att sänka kostnaderna för transportkedjan främjar det konkurrenskraften för hela industrin i Europeiska unionen. En dynamisk järnvägssektor stärker också den europeiska järnvägsindustrins världsledande ställning och räddar sysselsättningen inom sektorn. En mer konkurrenskraftig järnväg bidrar också till Europeiska unionens centrala åtaganden om hållbar utveckling och kamp mot klimatförändringar.

Följaktligen ingår detta initiativ i den reviderade strategin för tillväxt och sysselsättning.

2) SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSANALYS

- **Samråd med berörda parter**

Metoder, målsektorer och deltagarnas allmänna profil

Det här initiativet är ett svar på det starka trycket från berörda parter. De första tecknen på dessa svårigheter framkom inom ramen för en undersökning om säkerhetscertifiering som utfördes 2004. Till följd av denna undersökning inrättade kommissionen en arbetsgrupp som lade fram sina rekommendationer i slutet av 2005. Kommissionen utarbetade i april 2006 ett samrådsdokument där flera olika alternativ kartlades. Detta presenterades vid en workshop för alla berörda parter (behöriga nationella myndigheter för järnvägssäkerhet, industrin, operatörer, infrastrukturförvaltare och europeiska standardiseringsorgan etc.). De skriftliga synpunkterna från alla dessa parter samlades in och granskades som ett led i en konsekvensbedömning som utfördes i enlighet med de gällande kraven.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Eftersom det rörde sig om ett initiativ som efterfrågats av aktörerna inom sektorn var alla svar positiva till ett kommissionsinitiativ. De skilde sig dock från varandra när det gällde synen på de olika alternativen. I konsekvensanalysen beskrivs de olika alternativen och de olika aktörernas syn på dessa alternativ. Kommissionen har tagit hänsyn till de olika åsikterna vid utarbetandet av sitt förslag, som har två delar. Dels handlar det om att inleda det arbete som kan utföras omedelbart, utan att vänta på ändrad lagstiftning, och dels att ändra lagstiftningen för att skapa en säkrare rättslig ram som omfattar de två parternas rättigheter och skyldigheter i samband med förfarandet för tillstånd till ibruktagande av rullande materiel.

- **Extern experthjälp**

Berörda fackområden/berörd sakkunskap

De nationella förfarandena för typgodkännande av rullande materiel, nationella tekniska föreskrifter och/eller säkerhetsföreskrifter, kostnader och tidsgränser för dessa förfaranden etc.

Metoder

Kommissionens riktlinjer SEK(2005) 791 av den 15 juni 2005, uppdaterade 2006, har använts.

De viktigaste organisationer och experter som rådfrågats

För granskningen av de olika ståndpunkter som framförts av berörda parter inom sektorn och analysen av konsekvenserna av de olika alternativen utnyttjades den sakkunskap som finns på Europeiska järnvägsbyrån.

Sammanfattning av svaren och av hur de har beaktats

Några potentiellt allvarliga risker med oåterkalleliga konsekvenser har inte påtalats.

Se konsekvensanalysen.

Tillvägagångssätt för att göra experternas rekommendationer allmänt tillgängliga

Konsekvensanalysen har offentliggjorts på Internet.

• **Konsekvensanalys**

Referensscenariot: att begränsa åtgärderna till att tillämpa den befintliga lagstiftningen och endast ingripa i samband med klagomål.

Alternativ som ej påverkar lagstiftningen: att offentliggöra arbetsgruppens rekommendationer om ömsesidigt godkännande av rullande materiel och uppmana medlemsstaterna att tillämpa dessa rekommendationer, uppmana järnvägsbyrån att klassificera de nationella bestämmelserna och identifiera vilka som motsvarar varandra, uppmana järnvägsbyrån att fungera som rådgivare eller medlare i nationella tillståndsförfaranden, skynda på utvecklingen och översynen av europeiska normer, kontrollera att principen om ömsesidigt erkännande tillämpas korrekt och vid behov inleda överträdelseförfaranden.

Alternativ som påverkar lagstiftningen: Ändring av lagstiftningen för att upphäva skyldigheten att skaffa tillstånd i varje medlemsstat, klargöra ansökningsförfarandet för befintlig rullande materiel, ge järnvägsbyrån möjlighet att utfärda tillstånd till ibruktagande och att fungera som samordnare, rådgivare och medlare, ge de behöriga organ som kontrollerar överensstämmelse möjlighet att utfärda tillstånd till ibruktagande, ge infrastrukturförvaltarna möjlighet att utfärda tillstånd till ibruktagande.

Kommissionen har genomfört en konsekvensanalys inom ramen för kommissionens lagstiftnings- och arbetsprogram. Rapporten om denna analys finns på http://ec.europa.eu/transport/rail/index_en.html.

3) FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

- **Sammanfattning av de föreslagna åtgärderna**

Den föreslagna lösningen är att införa ett tvådelat förfarande på gemenskapsnivå:

Dels skall järnvägsbyrån uppmanas att granska de olika nationella förfarandena och tekniska bestämmelserna och utarbeta och aktualisera en förteckning över de krav som bara kontrolleras en enda gång. Samtidigt uppmanas medlemsstaterna i väntan på en ändring av lagstiftningen att frivilligt tillämpa de rekommendationer från arbetsgruppen som kommissionen redan har offentliggjort.

Vidare skall tillämpning av principen om ömsesidigt erkännande av redan utfärdade tillstånd till ibruktagande göras obligatorisk. Denna princip innebär att rullande materiel som redan fått tillstånd till ibruktagande i en medlemsstat inte skall behöva ytterligare ett tillstånd i en annan medlemsstat, utom för aspekter som avser nationella särkrav som exempelvis har att göra med lokalnätets egenskaper. Samtidigt måste emellertid järnvägsbyråns stadgar uppdateras så att de omfattar de nya uppgifter som byrån får.

- **Rättslig grund**

Artikel 71

- **Subsidiaritetsprincipen**

Subsidiaritetsprincipen är tillämplig såtillvida som förslaget inte avser ett område där gemenskapen är ensam behörig.

Medlemsstaterna kan av nedanstående skäl inte själva uppnå målen i förslaget i tillräcklig utsträckning.

Detta initiativ syftar till att hantera problemet med rullande materiel för vilken tillstånd till ibruktagande föreligger i en medlemsstat men som inte automatiskt accepteras i en annan medlemsstat. Detta problem har en gränsöverskridande aspekt som inte kan regleras genom nationella åtgärder, eftersom ingen enskild medlemsstat kan godkänna ibruktagandet av rullande materiel i en annan medlemsstat.

Målen i förslaget kan uppnås lättare med en gemenskapsåtgärd av följande skäl:

Principen om att tillstånd till ibruktagande är begränsade till ett lands territorium är inskriven i direktiven om driftskompatibilitet på järnväg och om järnvägssäkerhet, och därmed kan inga åtgärder på nationell nivå uppnå syftet med detta förslag. De nationella säkerhetsmyndigheterna är sammankopplade i ett nät som samordnas av järnvägsbyrån. Järnvägsbyrån är därmed det gemenskapsorgan som lämpligast kan genomföra de åtgärder som ingår i detta förslag.

De tydligaste indikatorerna för att syftena med detta förslag har uppnåtts är att man utarbetar en referenstabell över de nationella bestämmelserna, att denna antas av

kommissionen, och att kommissionen sedan beslutar om att vissa nationella bestämmelser motsvarar varandra.

Genom att artikel 14 i direktivet om järnvägssäkerhet ändras kan det tydligare fastställas vilka delar av ett tillstånd som skall erkännas ömsesidigt och vilka delar som uteslutande har att göra med det berörda fordonets kompatibilitet med en viss infrastruktur. Möjligheten att centralisera beslutet om att tillåta ibruktagande så att detta beslutas av järnvägsbyrån har inte tagits med. Detta visar att förslaget inskränker sig till de frågor som medlemsstaterna inte kan lösa med egna initiativ på nationell nivå.

Därigenom är förslaget förenligt med subsidiaritetsprincipen.

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget är förenligt med proportionalitetsprincipen av följande skäl:

Förslaget ingår i ett paket som omfattar följande:

- Ett meddelande.
- Ett förslag om ändring av förordningen om upprättandet av en europeisk järnvägsbyrå (förordning (EG) nr 881/2004).
- Ett förslag om sammanslagning/omarbetning av direktiven om driftskompatibilitet på järnväg (direktiven 96/48/EG och 2001/16/EG).
- Ett förslag till ändring av direktivet om säkerhet på järnväg (2004/49/EG).

Förslagen har utarbetats med målsättningen att antalet nödvändiga ändringar skall vara så litet som möjligt.

Detta förslag har så gott som ingen inverkan på kommissionens driftbudget. För järnvägsstyrelsen kommer budgetkonsekvenserna att vara under 2,2 miljoner euro under de första fem åren, och kommer sedan att sjunka till under 0,5 miljoner euro. För de behöriga myndigheterna och näringslivet förväntas uteslutande fördelar, eftersom det viktigaste målet är att förenkla förfarandet för utfärdande av tillstånd till ibruktagande genom att ta bort onödiga kontroller och minska regleringen.

- **Instrument**

Förslaget instrument: förordning.

Övriga regleringsformer hade varit olämpliga av följande skäl:

Det handlar om att ändra en förordning.

4) BUDGETKONSEKVENSER

För järnvägsstyrelsen kommer budgetkonsekvenserna att vara under 2,2 miljoner euro under de första fem åren, och kommer sedan att sjunka till under 0,5 miljoner euro (se bifogad finansieringsöversikt).

5) YTTERLIGARE UPPGIFTER

- **Förenkling**

Genom förslaget förenklas förvaltningsförfarandena för myndigheter och enskilda.

Rullande materiel som redan fått tillstånd till ibruktagande i en medlemsstat skall inte behöva ytterligare ett tillstånd i en annan medlemsstat, utom för aspekter som avser nationella särkrav som exempelvis har att göra med lokalnätets egenskaper.

Förslaget ingår i kommissionens lagstiftnings- och arbetsprogram och har där referensnummer 2006/TREN/005.

- **Europeiska ekonomiska samarbetsområdet**

Detta utkast till rättsakt berör ett område som omfattas av EES-avtalet. Det bör därför utvidgas till att gälla Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

- **Närmare redogörelse för förslaget, efter kapitel eller artikel**

1. Certifiering av befintlig rullande materiel (ny artikel 8a)

Järnvägsbyrån uppmanas att underlätta förfarandet för certifiering av befintlig rullande materiel genom att utveckla ett jämförelseredskap som gör det möjligt att för varje kontrollerad parameter kontrollera hur gällande nationella bestämmelser överensstämmer och inom ramen för konkreta projekt ge tekniska råd från fall till fall.

2. Nationella bestämmelser (artikel 11)

Inom ramen för direktiven om driftskompatibilitet på järnväg och direktivet om järnvägssäkerhet anmäls nationella bestämmelser. Dessa bör jämföras, klassificeras och redovisas på ett enhetligt sätt på byråns webbplats.

3. Anmällda organ (artikel 13)

En studie som genomfördes av kommissionen visade att de kriterier som skall uppfyllas för medlemsstaternas anmälan av organ som fått till uppgift att genomföra kontrollförfarandena kan tolkas på vitt skilda sätt. Det är viktigt att bedöma vilka effekter sådana tolkningsskillnader får och se till att de inte medför problem för det ömsesidiga erkännandet av överensstämmelseintyg och EG-kontrollförklaring.

4. Bedömning av driftskompatibiliteten hos projekt som omfattas av gemenskapsfinansiering (artikel 15)

Järnvägsbyrån skall på kommissionens begäran utvärdera enskilda ansökningar om gemenskapsfinansiering avseende infrastrukturprojekt i syfte att kontrollera deras driftskompatibilitetsaspekt. Järnvägsbyrån bör också kunna utvärdera ansökningar om finansiering av projekt avseende rullande materiel, för att kunna uttala sig om systemets samstämmighet.

5. Förhållandet mellan järnvägsföretagen och fordonsinnehavare för godsvagnar (ny artikel 16a)

I och med att den nya COTIF 1999-konventionen träder i kraft har nya bestämmelser om avtal om användning av fordon tillkommit, och därigenom har det gamla RIV-avtalet mellan järnvägsföretag upphört att gälla. I de nya bestämmelserna är fordonsinnehavaren inte längre skyldig att registrera sina vagnar hos ett järnvägsföretag. Direktivet om järnvägssäkerhet bör ändras så att begreppet fordonsinnehavare kan definieras och förhållandet mellan fordonsinnehavare och järnvägsföretag preciseras, bland annat vad gäller underhåll. Järnvägsbyrån bör undersöka detta förhållande och i förekommande fall lämna rekommendationer till kommissionen.

6. Certifiering av tågpersonal (artikel 17)

Efter det att det tredje järnvägspaketet har antagits är det lämpligt att hänvisa till direktivet om certifiering av tågpersonal med ansvar för säkerhetsfrågor, som omfattar flera uppgifter som skall utföras av byrån, från utveckling av mallar för licenser och kompletterande intyg till studier av tillämpningen av smartkort.

7. Järnvägsbyråns uppgifter inom ramen för ERTMS (ny artikel 21a)

Efter antagandet av det andra järnvägspaketet har flera initiativ kopplade till utvecklingen och införandet av ERTMS-systemet vidtagits, exempelvis undertecknandet av ett avtalsprotokoll mellan kommissionen och olika aktörer inom sektorn, inrättandet av en styrkommitté för genomförandet av detta samarbetsavtal, kommissionens antagande av ett meddelande om införandet av ERTMS¹, utseende av en europeisk samordnare² för ERTMS-projektet, som är ett prioriterat projekt av gemenskapsintresse, fastställande av byråns roll som systemmyndighet inom ramen för de olika årliga arbetsprogrammen, och antagandet de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) för delsystemen kontrollstyrning och signalering för järnvägssystemet för konventionella tåg³. Med tanke på den ökande betydelsen av byråns verksamhet inom detta område bör dessa uppgifter preciseras i denna förordning.

8. Tillfälliga uppgifter (artikel 21b)

Byrån förfogar nu över ett stort antal experter som är specialiserade på driftskompatibilitets- och säkerhetsfrågor för det europeiska järnvägssystemet.

¹ EUT
² EUT
³ EUT

Det är lämpligt att byrån får behörighet att utföra tillfälliga uppgifter på kommissionens begäran, även om detta inte uttryckligen föreskrivs i förordningen om upprättandet av järnvägsbyrån eller i dess årliga arbetsprogram. En förutsättning för denna behörighet är emellertid att den tillfälliga uppgiften är förenlig med byråns syften, att tillräckliga budgetmedel finns till förfogande och att byråns övriga prioriteringar respekteras.

9. Datum för antagande av arbetsprogrammet (artikel 25.2)

Datomet för antagandet av det årliga arbetsprogrammet bör ändras för att möjliggöra en bättre synkronisering med budgetförfarandet.

10. Information om resultaten av järnvägsbyråns verksamhet (artikel 25.3)

När arbetsprogrammet utarbetas är det önskvärt att de väntade resultaten fastställs för varje verksamhet, liksom även vem verksamheten riktas till. Kommissionen bör också informeras om de tekniska resultaten av varje verksamhet eftersom denna information är mer omfattande än den allmänna rapport som riktas till samtliga institutioner.

11. Styrelsens sammansättning (artikel 26.1)

Av praktiska skäl är det lämpligt att utse suppleanter även för observatörerna.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 71.1,

med beaktande av kommissionens förslag⁴,

med beaktande av Europaparlamentets yttrande⁵,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁶,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande⁷, och

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004⁸ inrättades en europeisk järnvägsbyrå, som skall bistå med sakkunskap i tekniska frågor till upprättandet av ett europeiskt järnvägsområde utan gränser. Till följd av gemenskapslagstiftningens utveckling inom områdena driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet, utvecklingen av marknaden och på grundval av erfarenheterna från byråns arbete och förhållandet mellan byrå och kommissionen, bör vissa ändringar göras i förordning (EG) nr 881/2004 och framför allt bör vissa uppgifter läggas till.
- (2) Genom artikel 14 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar⁹ inrättades ett gemensamt förfarande för tillstånd att ta rullande materiel i bruk. I enlighet med principen om ömsesidigt erkännande är det nödvändigt att underlätta tillståndsförfarandet avseende ibruktagande av rullande materiel i en annan medlemsstat än den som utfärdat det första tillståndet, genom att begränsa antalet faktorer som den behöriga myndigheten får granska. Därför bör alla tekniska föreskrifter och säkerhetsregler som är i kraft i

⁴ EUT C, s. .

⁵ EUT C, s. .

⁶ EUT C, s. .

⁷ EUT C, s. .

⁸ EUT L 164, 30.4.2004, s. Rättelse i EUT L 220, 21.6.2004, s. 3.

⁹ EUT L 164, 30.4.2004, s. Rättelse i EUT L 220, 21.6.2004, s. 16.

varje medlemsstat klassificeras i tre grupper och resultaten av denna klassificering redovisas i ett referensdokument. Byrån bör underlätta denna klassificering genom att, för varje verifierad parameter, sätta de tillämpliga nationella föreskrifterna i relation till varandra och tillhandahålla tekniska yttranden över specifika aspekter av projekt.

- (3) Nationella föreskrifter anmäls till kommissionen inom ramen för direktiv .../.../EG (*) [*direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet*] och direktiv 2004/49/EG. Gränserna mellan de två uppsättningarna föreskrifter är otydliga eftersom säkerhetsreglerna delvis berör delsystemen, som också omfattas av föreskrifter som rör driftskompatibilitet. Därför bör de två uppsättningarna föreskrifter jämföras och klassificeras och redovisas på ett enhetligt sätt på byråns webbplats.
- (4) I enlighet med artikel 13 i förordning (EG) nr 881/2004 får byrån kontrollera kvaliteten på det arbete som utförs av de organ som anmälts av medlemsstaterna. En studie som genomfördes av kommissionen visade dock att de kriterier som skall uppfyllas för anmälan av dessa organ kan tolkas på vitt skilda sätt. Utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för valet av anmälda organ och deras kontroller av att dessa kriterier uppfylls, är det viktigt att utvärdera vilka effekterna är av dessa tolkningsskillnader och kontrollera att de inte ger upphov till problem när det gäller ömsesidigt erkännande av intyg om överensstämmelse och EG-kontrollförklaring. Byrån bör därför kunna fungera som samordnare inom detta område, exempelvis genom att utföra informationsinsamlingsuppdrag.
- (5) I artikel 15 i förordning (EG) nr 881/2004 föreskrivs att byrån på kommissionens begäran skall granska vissa ansökningar om ekonomiskt bidrag från gemenskapen för järnvägsinfrastrukturprojekt med avseende på driftskompatibiliteten. Begreppet ”infrastrukturprojekt” bör vidgas så att det också blir möjligt att bedöma hur sammanhängande systemet är, exempelvis när det gäller projekt för genomförande av ERTMS-systemet.
- (6) Till följd av utvecklingen på internationell nivå, i synnerhet ikraftträdandet av den nya COTIF 1999-konventionen, bör byrån uppmanas att granska förhållandet mellan järnvägsföretag och förvaltare av rullande materiel, i synnerhet när det gäller underhåll, och i förekommande fall utfärda rekommendationer. Denna uppgift bör utgå från byråns verksamhet i fråga om certifiering av verkstäder.
- (7) Mot bakgrund av antagandet av det tredje järnvägspaketet¹⁰, bör hänvisning införas till direktiv .../.../EG (*) [*direktivet om certifiering av tågpersonal med ansvar för säkerhetsfrågor*] som omfattar flera uppgifter som skall utföras av byrån.
- (8) Efter antagandet av det andra järnvägspaketet har flera initiativ kopplade till utvecklingen och införandet av ERTMS-systemet vidtagits, exempelvis undertecknandet av ett samarbetsavtal mellan kommissionen och olika aktörer inom sektorn, inrättandet av en styrkommitté för genomförandet av detta samarbetsavtal, kommissionens antagande av ett meddelande om införandet av ERTMS¹¹, beslut....¹², som innebär att en europeisk samordnare utsågs för ERTMS-projektet, som är ett prioriterat projekt av gemenskapsintresse, fastställande av byråns roll som

¹⁰ EUT

¹¹ EUT

¹² EUT

systemmyndighet inom ramen för de olika årliga arbetsprogrammen och antagandet av de tekniska specifikationerna för driftskompatibilitet (TSD) för delsystemen kontrollstyrning och signalering för järnvägssystemet för konventionella tåg¹³. Med tanke på den ökande betydelsen av byråns verksamhet inom detta område bör dessa uppgifter preciseras.

- (9) Byrån förfogar nu över ett stort antal experter som är specialiserade på driftskompatibilitets- och säkerhetsfrågor för det europeiska järnvägssystemet. Byrån bör kunna utföra tillfälliga uppgifter på kommissionens begäran, under förutsättning att dessa är förenliga med byråns uppdrag, tillgången till budgetmedel och byråns övriga prioriteringar.
- (10) För att möjliggöra en förbättrad synkronisering med budgetförfarandet, bör datumet för antagandet av byråns arbetsprogram ändras.
- (11) I byråns arbetsprogram bör syftet anges för varje verksamhet liksom vem verksamheten riktas till. Kommissionen bör också informeras om de tekniska resultaten av varje verksamhet eftersom denna information är mer omfattande än den allmänna rapport som riktas till samtliga institutioner.
- (12) Med tanke på att det huvudsakliga målet för den planerade åtgärden, som är att byråns uppdrag skall utvidgas till att omfatta dess deltagande i förenklingen av gemenskapsförfarandet för certifiering av rullande materiel, och den inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och därför, på grund av den planerade åtgärdens omfattning eller verkningar, bättre uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går inte direktivet utöver vad som är nödvändigt för att uppnå detta mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Förordning (EG) nr 881/2004 skall ändras på följande sätt:

- (1) Följande artikel skall införas som artikel 8a:

”Artikel 8a

Klassificering av nationella regler¹. Byrån skall främja andra medlemsstaters godkännande av rullande materiel som tagits i bruk i en medlemsstat i enlighet med de förfaranden som anges i punkterna 2-5.

2. Byrån skall stegvis sammanställa ett referensdokument som gör det möjligt att sätta alla nationella föreskrifter som medlemsstaterna tillämpar på ibruktagande av rullande materiel i relation till varandra. Detta dokument skall, för varje parameter som anges i bilaga VI till direktiv 2004/49/EG, ange de nationella föreskrifterna i varje medlemsstat och även till vilken bilaga VI-grupp som dessa regler hör. Dessa regler omfattar sådana som anmäls inom ramen för artikel 16.3 i direktiv .../.../EG (*)

¹³ EUT

[*direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet*], som anmäls till följd av antagandet av TSD (specialfall, öppna punkter, undantag) och som anmäls inom ramen för artikel 8 i direktiv 2004/49/EG.

3. I samarbete med de nationella säkerhetsmyndigheter som inrättats i enlighet med artikel 6.5 skall byrån, för att stegvis minska antalet nationella föreskrifter i grupp B, regelbundet uppdatera referensdokumentet och vidarebefordra det till kommissionen. Den första versionen av dokumentet skall lämnas till kommissionen senast ett år efter det att denna förordning trätt i kraft.
4. De nationella säkerhetsmyndigheterna eller kommissionen kan begära att byrån, till följd av en ansökan om ibruktagande av rullande materiel lägger fram tekniska utlåtanden om
 - a) tekniska föreskrifters likvärdighet för en eller flera parametrar,
 - b) en begäran om kompletterande upplysningar, om riskanalys eller om tester och/eller varje resultat av en sådan begäran,
 - c) skälen för ett avslag.

EUT ... ”

- (2) I artikel 11 skall följande punkt läggas till som punkt 4:

”4. Byrån skall, i samförstånd med medlemsstaterna och kommissionen, fastställa de praktiska villkoren för överlämnandet av de handlingar som avses i punkt 1.”

- (3) Punkt 13 skall ersättas med följande:

”Artikel 13

Anmälda organ

Utan att det påverkar medlemsstaternas ansvar för de anmälda organ de utser, har byrån rätt att på kommissionens begäran kontrollera om kriterierna för anmälan av dessa organ, vilka anges i bilaga VII i direktiven om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet, uppfylls och bedöma kvaliteten på det arbete som dessa organ utför. I förekommande fall skall byrån avge ett yttrande till kommissionen.”

- (4) Artikel 15 skall ersättas med följande:

”Artikel 15

Driftskompatibilitet hos järnvägssystemet

För varje moderniserings-, ombyggnads- eller byggnadsprojekt som avser järnvägssystemet, och som omfattas av en ansökan om ekonomiskt bidrag från gemenskapen, skall byrån på kommissionens begäran granska projektet med avseende på driftskompatibiliteten. Byrån skall avge sitt yttrande om projektets överensstämmelse med relevanta TSD inom en tidsgräns som skall fastställas i samråd med kommissionen utifrån projektets betydelse och de tillgängliga resurserna. I detta yttrande skall de undantag som föreskrivs i artikel 7 i direktiv 96/48/EG och direktiv 2001/16/EG till fullo beaktas.”

- (5) Följande artikel skall införas som artikel 16a:

”Artikel 16a

Förhållande mellan fordonsinnehavare för godsvagnar och järnvägsföretag

Inom ett år räknat från dagen för denna förordnings ikraftträdande skall byrån granska förhållandet mellan fordonsinnehavare och järnvägsföretag med avseende på underhåll, i enlighet med artikel 14b s i direktiv 2004/49/EG. Inom samma tidsgräns skall byrån lämna en rapport till kommissionen där den, i förekommande fall, utfärdar rekommendationer för införandet av ett frivilligt eller obligatoriskt system för certifiering av fordonsinnehavare.

Byrån skall i synnerhet granska

- a) fordonsinnehavarens organisatoriska, personalmässiga och materiellmässiga kapacitet för att klara underhållet av de vagnstyper som denne förvaltar,
- b) om tillhandahållaren har tillgång till den information som denne behöver för utföra det planerade underhållet (framför allt underhållsjournaler och underhållsplaner),
- c) om fordonsinnehavaren förfogar över de verktyg som behövs för kontroll och övervakning av vagnarnas skick.”

- (6) Artikel 17 skall ändras på följande sätt:

- (a) Rubriken och punkt 1 skall ersättas med följande:

”Artikel 17

Certifiering av tågpersonal och yrkeskunskaper

1. Byrån skall utarbeta rekommendationer för fastställandet av gemensamma kriterier för fastställande av yrkeskunskaper och bedömning av den personal som deltar i driften och underhållet av järnvägssystemet. Vid utarbetandet skall byrån beakta kriterierna och prioriteringarna i direktiv .../.../EG [*direktivet om certifiering av tågpersonal*]¹⁴. Byrån skall samråda med företrädarna för arbetsmarknadens parter i enlighet med bestämmelserna i artikel 4.”

- (b) Följande punkt skall läggas till som punkt 4:

”4. Byrån skall bidra till genomförandet av direktiv .../.../EG [*direktivet om certifiering av tågpersonal*] och utföra alla uppdrag som den anförtros enligt det direktivet.”

- (7) Artikel 18 skall ersättas med följande:

”Artikel 18

Registrering av rullande materiel

Byrån skall upprätta och för kommissionen rekommendera en mall för ansökan om registrering samt gemensamma specifikationer för det nationella fordonsregistret i enlighet med kraven i artikel 14 i direktiv .../.../EG [*direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet*].”

- (8) Artikel 19 skall ändras på följande sätt:

- (a) I punkt 1 skall följande läggas till som led e:

”e) de tekniska föreskrifter som anmäls av medlemsstaterna inom ramen för artikel 16.3 och 17.2 i direktiv .../.../EG [*direktivet om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet*].”

- (b) Följande punkt skall läggas till:

”5. De databaser som upprättas enligt den här artikeln och artikel 11 skall utvecklas på ett enhetligt sätt, i synnerhet när det gäller nationella föreskrifter.”

- (9) Kapitel 4 skall ändras på följande sätt:

- (a) Rubriken till kapitel 4 skall ersättas med följande:

”SÄRSKILDA UPPGIFTER”

- (10) Följande artiklar skall införas som artiklarna 21a och 21b:

¹⁴ Kontrollera titeln och hänvisningen när det tredje järnvägs paketet antagits.

”Artikel 21a

ERTMS

1. Byrån skall fungera som systemmyndighet för utvecklingen och införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet, ”ERTMS” (European Rail Traffic Management System). Därför skall byrån utföra de uppgifter som beskrivs i punkterna 2-5.
2. Byrån skall inrätta ett förfarande för behandling av ansökningar om ändring av specifikationer för ERTMS.
3. Byrån skall stödja kommissionens arbete med migrationen till ERTMS och samordningen av installeringen av ERTMS längs de transeuropeiska transportkorridorerna.
4. Byrån skall, i samarbete med de anmälda organen och de nationella säkerhetsmyndigheterna, övervaka tillämpningen av EG-kontrollförfarandena och ibruktagandet inom ramen för särskilda projekt, i synnerhet för att bedöma den tekniska driftskompatibiliteten mellan infrastrukturer och rullande materiel som utrustats av olika konstruktörer. I förekommande fall skall byrån rekommendera lämpliga åtgärder för kommissionen.
5. Byrån skall utarbeta en strategi för förvaltning av de olika versionerna av ERTMS för att säkerställa den tekniska och operativa driftskompatibiliteten mellan infrastrukturer och rullande materiel som utrustats med olika versioner.

Artikel 21b

Övriga uppgifter

Byrån skall, i samförstånd med kommissionen eller på begäran av denna, utföra varje tillfällig uppgift som är förenlig med byråns syften enligt artikel 1, även om detta uppdrag inte uttryckligen föreskrivs i denna förordning eller i arbetsprogrammet enligt artikel 25.2 c.”

- (11) Artikel 25 skall ändras på följande sätt:

- (a) Punkt 2 c skall ersättas med följande:

”c) senast den 30 november varje år, efter att ha beaktat kommissionens yttrande, anta byråns arbetsprogram för det kommande året och skicka det till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet och kommissionen. Detta arbetsprogram skall antas utan att det påverkar gemenskapens årliga budgetförfarande. Om kommissionen inom 15 dagar från den tidpunkt då arbetsprogrammet antagits meddelar att den inte samtycker till det antagna arbetsprogrammet, skall styrelsen behandla det igen och inom två månader, vid den andra behandlingen, anta det eventuellt ändrade arbetsprogrammet, antingen med två tredjedels majoritet, inbegripet kommissionens företrädare, eller med enhällighet bland medlemsstaternas företrädare,”

- (b) Följande punkt skall läggas till som punkt 3:

”3. I byråns arbetsprogram skall syftet anges för varje verksamhet. I princip skall en rapport lämnas till kommissionen för varje verksamhet och/eller varje resultat.”

(12) Artikel 26.1 skall ersättas med följande:

”1. Styrelsen skall bestå av en företrädare som utses av varje medlemsstat och fyra företrädare som utses av kommissionen samt av sex företrädare som inte skall ha rösträtt, vilka på europeisk nivå skall företräda följande grupper:

- a) Järnvägsföretag.
- b) Infrastrukturförvaltare.
- c) Järnvägsindustrin.
- d) Fackföreningar.
- e) Resenärer.
- f) Godstransportkunder.

För var och en av dessa kategorier skall kommissionen utse en företrädare och en suppleant utifrån en lista med fyra namn som tagits fram av deras respektive europeiska organisationer.

Styrelseledamöterna och deras suppleanter skall utses på grundval av relevant erfarenhet och sakkunskap.”

(13) Artikel 36 skall ersättas med följande:

”1. Byrån skall vara öppen för deltagande av europeiska länder och länder som omfattas av den europeiska grannskapspolitiken¹⁵ som har ingått sådana avtal med gemenskapen som innebär att de berörda länderna antagit och tillämpar gemenskapens lagstiftning inom det område som omfattas av denna förordning.”

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

¹⁵ Se kommissionens meddelande KOM(2004) 373 slutlig, 12.5.2004.

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. FÖRSLAGETS BETECKNING:

Förslag till ändring av förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå.

Detta förslag ingår i ett paket som bland annat inbegriper

- ett meddelande,
- ett förslag till sammanslagning/omarbetning av direktiven om driftskompatibilitet för järnvägar (96/48/EG och 2001/16/EG),
- ett förslag till ändring av direktivet om järnvägssäkerhet (2004/49/EG),
- en sammanfattning av rapporten om konsekvensanalysen.

2. BERÖRDA DELAR I DEN VERKSAMHETSBASERADE FÖRVALTNINGEN/BUDGETERINGEN

Rubrik 06: Energi och transport

Budgetkapitel 06 02: Land-, luft- och sjötransport.

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposter (driftsutgifter och utgifter för tekniskt och administrativt stöd i samband därmed [f.d. B.A.-poster]) inklusive följande rubriker:

Punkt 06 02 08 01 – Europeiska järnvägsbyrån – Bidrag enligt avdelningarna 1 och 2 (administrativa utgifter)

Punkt 06 02 08 02 – Europeiska järnvägsbyrån – Bidrag enligt avdelning 3 (driftskostnader)

3.2. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå och påverka budgeten:

Eftersom vissa uppgifter är fortlöpande, finns ingen tidsgräns.

3.3. Budgettekniska uppgifter:

Budgetpost	Typ av utgifter		Nya	Bidrag från Eftaländer	Bidrag från ansökande länder	Rubrik i budgetplanen
06.020801	Icke-oblig. utg.	Diff. ¹⁶	NEJ	JA	NEJ	Nr 3 Intern politik (2000–2006)/Nr 1a Konkurrenskräft för tillväxt och sysselsättning (2007–2013)
06.020802	Icke-oblig. utg.	Diff.	NEJ	JA	NEJ	Nr 3 Intern politik (2000–2006)/Nr 1a Konkurrenskräft för tillväxt och sysselsättning (2007–2013)

4. SAMMANFATTANDE UPPGIFTER OM RESURSER

4.1. Finansiella resurser

4.1.1. Förteckning över åtagandebemyndiganden och betalningsbemyndiganden

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av utgifter	Avsnitt nr		År n ¹⁷	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 och senare	Totalt
-----------------	------------	--	--------------------	-------	-------	-------	-------	------------------	--------

Driftsutgifter¹⁸

Åtagandebemyndiganden	8.1.	a	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	–
Betalningsbemyndiganden		b	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	–

Administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet¹⁹

Tekniskt och administrativt stöd (icke-diff.)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

¹⁶ Differentierade anslag.

¹⁷ År *n* är det första året då de ändringar som anges i denna finansieringsöversikt tillämpas, det vill säga första året efter det att dessa ändringar har antagits av den budgetansvariga myndigheten (rådet och parlamentet).

¹⁸ Utgifter som inte omfattas av kapitel XX 01 i avdelning XX.

¹⁹ Utgifter som omfattas av artikel XX 01 04 i avdelning XX.

TOTALT REFERENSBELOPP

Åtagandebemyndiganden		a + c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	–
Betalningsbemyndiganden		b + c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	–

Administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet²⁰

Personalutgifter och därtill hörande utgifter	8.2.5.	d							–
Administrativa, kostnader, utom personalutgifter och kostnader i samband därmed, som inte ingår i referensbeloppet (icke-diff. anslag)	8.2.6.	e							

Total preliminär finansiell kostnad för åtgärden

TOTALA ÅTAGANDE-BEMYNDIGANDEN inklusive personalutgifter		a + c + d + e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	–
TOTALA BETALNINGS-BEMYNDIGANDEN inklusive personalutgifter		b + c + d + e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	–

Uppgifter om samfinansiering

Om förslaget innefattar samfinansiering från medlemsstaterna eller andra organ (ange vilka) skall en beräkning av nivån på samfinansieringen anges i nedanstående tabell (ytterligare rader kan läggas till om det gäller flera organ):

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Samfinansierande organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 och senare	Totalt
.....	f							
ÅTAGANDEBEMYNDIGANDEN TOTALT inklusive samfinansiering	a + c + d + e + f							

²⁰

Utgifter som omfattas av andra artiklar i kapitel XX 01 än artiklarna XX 01 04 eller XX 01 05.

4.1.2. Förenlighet med den ekonomiska planeringen

- ☒ Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering.
- ☐ Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen.
- ☐ Förslaget kan kräva tillämpning av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet²¹ (dvs. flexibilitetsmekanismen eller revidering av budgetplanen).

4.1.3. Påverkan på inkomsterna

- ☒ Inkomsterna påverkas inte
- ☐ Förslaget påverkar inkomsterna enligt följande:

Miljoner euro (avrundat till en decimal)

Budgetpost	Inkomster	Situatio n före åtgärden [År n - 1]	Situation efter åtgärden					
			[År n]	[n + 1]	[n + 2]	[n + 3]	[n + 4]	[n + 5] ²²
	a) Inkomster i absoluta tal							
	b) Inkomstförändring	Δ						

4.2. Personalresurser (t.ex. tjänstemän, tillfälligt anställda och extern personal), i heltidsekvivalenter. För ytterligare uppgifter se punkt 8.2.1.

Årsbehov	År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 och senare
Totalt antal personal						

Antagandet av detta lagstiftningsförslag kommer inte att påverka personalen på Generaldirektoratet för energi och transport, som övervakar järnvägsbyråns arbete.

5. BESKRIVNING OCH MÅL

5.1. Behov på kort eller lång sikt

De nya uppgifter som föreslås för järnvägsbyrån är nödvändiga på kort sikt såväl inom området för ömsesidigt erkännande av lok som inom området för certifiering av förare.

²¹ Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

²² Ytterligare kolumner kan läggas till vid behov, dvs. om åtgärdens löptid är längre än 6 år.

När det gäller ömsesidigt erkännande av lok skall myndigheten underlätta förfarandet för att godkänna befintlig rullande materiel genom att utveckla ett referensverktyg som gör det möjligt att för varje kontrollerad parameter fastställa överensstämmelse med tillämpliga nationella föreskrifter och att tillhandahålla särskilda tekniska expertutlåtanden inom ramen för konkreta projekt.

Efter antagandet av tredje järnvägspaketet²³ innefattar direktivet om certifiering av tågpersonal med ansvar för säkerheten²⁴ flera uppgifter för järnvägsbyrån, alltifrån utveckling av mallar för licenser och kompletterande intyg, till genomförande av en studie om användningen av smarta kort.

5.2. Mervärde som tillförs genom gemenskapens deltagande och förslagets förenlighet med övriga finansiella instrument samt eventuella synergieffekter

Ett stort mervärde tillförs tack vare att en organisation och kvalificerad personal som delvis redan finns tillgänglig utnyttjas, och att metoderna redan har visat sig vara effektiva (till exempel användning av det nätverk av nationella säkerhetsmyndigheter som redan finns och fungerar).

5.3. Verksamhetsbaserade mål, förväntade resultat och motsvarande indikatorer för förslaget inom ramen för den verksamhetsbaserade förvaltningen

Operativt mål 1: ömsesidigt erkännande av lok (huvudsyftet med detta paket):

- Mål: öka antalet nationella föreskrifter som omfattas av ömsesidigt erkännande.
- Resultat: minska varaktigheten av förfaranden för godkännande av lok
- Indikator: antal lok som tas i bruk utanför ursprungsmedlemsstaten.

Operativt mål 2: certifiering av förare (tredje järnvägspaketet)

- Mål och resultat: utveckla mallar för intyg och registerspecifikationer.
- Indikator: antal förare som har certifierats i enlighet med direktivet om certifiering av tågförare.

Operativt mål 3: diverse uppgifter

Se punkt 8.2.2.

5.4. Metod för genomförandet (preliminärt)

X *Centraliserad förvaltning*

☐ Direkt av kommissionen

X Indirekt genom delegering till:

☐ Verkställande organ

²³ EUT

²⁴ EUT och kontrollera titeln

- ☒ Av gemenskaperna inrättade organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen
- ☐ Nationella offentliga organ eller organ som anförtrotts uppgifter inom offentlig förvaltning
- ☐ ***Delad eller decentraliserad förvaltning***
 - ☐ Med medlemsstater
 - ☐ Med tredjeländer
- ☐ ***Gemensam förvaltning med internationella organisationer (ange vilka)***

6. KONTROLL OCH UTVÄRDERING

6.1. Övervakningssystem

Varje år övervakas och utvärderas järnvägsbyråns verksamhet i en årlig allmän rapport (för det föregående året) och i ett arbetsprogram (för det kommande året). Järnvägsbyråns styrelse antar dessa två dokument och skickar dem till Europaparlamentet, rådet, kommissionen, revisionsrätten och medlemsstaterna.

6.2. Utvärdering

6.2.1. Förhandsutvärdering

Vid samrådet före utarbetandet av förslaget diskuterades och utvärderades flera alternativ med företrädare för medlemsstaterna och branschorganisationer. Järnvägsbyrån rådfrågades också. En mycket ingående rapport om konsekvensanalysen finns tillgänglig på kommissionens webbplats och en sammanfattning bifogas detta förslag.

6.2.2. *Åtgärder som vidtagits med anledning av en interimis- eller efterhandsutvärdering (lärdom som dragits av tidigare erfarenhet från liknande åtgärder)*

En revision hos järnvägsbyrån genomfördes i september 2006 och korrigerande åtgärder håller på att utformas samtidigt som detta förslag utarbetas.

6.2.3. *Villkor för och tidsintervall mellan framtida utvärderingar*

Utöver de kontroller och den granskning som föreskrivs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och revisionsrätten, föreskrivs i artikel 43 i järnvägsbyråns arbetsordning att kommissionen skall utvärdera järnvägsbyrån (resultat, arbetsmetoder) fem år efter inrättandet, dvs. 2010.

7. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Den verkställande direktören skall genomföra järnvägsbyråns budget. Varje år skall han eller hon presentera en detaljerad sammanställning för kommissionen, revisionsrätten och järnvägsbyråns styrelse av föregående års inkomster och utgifter. Kommissionens internrevisor har dessutom samma befogenheter i fråga om järnvägsbyrån som för avdelningar inom kommissionen och järnvägsbyrån har ett internt revisionssystem som liknar kommissionens.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) tillämpas utan förbehåll för järnvägsbyrån.

8. NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSBEHOV

8.1. Kostnader för förslaget fördelade på mål

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

(Målens, åtgärdernas resultatens rubriker anges) och skall	Typ av resultat	Genomsnittliga kostnader	År n ²⁵		År n + 1		År n + 2		År n + 3		År n + 4		År n + 5 och senare		SUMMA	
			Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader	Antal resultat	Totala kostnader
OPERATIVT MÅL 1 ²⁶ (ömsesidigt erkännande av rullande materiel)																
SUMMA			1,18		1,68		1,18		1,18		1,18		0,185			
Avdelning I			0,488		0,488		0,488		0,488		0,488		0,122			
Avdelning II			0,052		0,052		0,052		0,052		0,052		0,013			
Avdelning III			0,64		1,14		0,64		0,64		0,64		0,05			
OPERATIVT MÅL 2 (certifiering av																

²⁵ År n är det första året då de ändringar som anges i denna finansieringsöversikt tillämpas, det vill säga första året efter det att dessa ändringar har antagits av den budgetansvariga myndigheten (rådet och parlamentet).

²⁶ Enligt beskrivningen i avsnitt 5.3 och 8.2.2.

förare)																				
SUMMA																				
	0,37				0,37				0,37				0,37				0,160			
Avdelning I	0,244				0,244				0,244				0,244				0,122			
Avdelning II	0,026				0,026				0,026				0,026				0,013			
Avdelning III	0,1				0,1				0,1				0,1				0,025			
OPERATIVT MÅL 3 (övriga uppgifter)																				
SUMMA	0,135				0,135				0,135				0,135				0,135			
Avdelning I	0,122				0,122				0,122				0,122				0,122			
Avdelning II	0,013				0,013				0,013				0,013				0,013			
Avdelning III																				
TOTALA KOSTNADER				1,685		2,185		1,685		1,685		1,685		0,48						

8.2. Administrativa utgifter

8.2.1.a. Antal och typ av personal (GD Energi och transport)

Typ av tjänster		Personal som krävs för att förvalta åtgärden, dvs. befintliga plus ev. ytterligare personalresurser (antal tjänster/heltidsekvivalenter)					
		År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	År n + 4	År n + 5
Tjänstemän eller tillfälligt anställda ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personal som finansieras ²⁸ genom artikel XX 01 02							
Övrig personal som finansieras ²⁹ enligt artikel XX 01 04/05							
SUMMA							

Antagandet av detta lagstiftningsförslag kommer inte att påverka personalen på Generaldirektoratet för energi och transport, som övervakar järnvägsbyråns arbete.

8.2.1.b. Antal och typ av personal (järnvägsbyrån)

I förhållande till tabellen över personal som återges i det preliminära förslaget till budget 2007 kommer det för åren n–n+4 att krävas ytterligare 7 kompletterande AD8-tjänster, samt för åren n+5 och senare, 1 kompletterande AD8-tjänst. Dessa kompletterande tjänster kommer att motiveras i det följande.

8.2.2. Beskrivning av de arbetsuppgifter som skall utföras i samband med åtgärden

Obs! Nedan beskrivs järnvägsbyråns arbetsuppgifter, inte arbetsuppgifterna för GD Energi och transport, enhet E2, som skall följa upp järnvägsbyråns arbetsuppgifter.

Operativt mål 1: ömsesidigt erkännande av rullande materiel

- Utveckla ett referensverktyg som omfattar samtliga nationella föreskrifter som är tillämpliga på rullande materiel.
- Klassificera och jämföra dessa föreskrifter.

²⁷ Kostnader som INTE täcks av referensbeloppet.

²⁸ Kostnader som INTE täcks av referensbeloppet.

²⁹ Kostnader som täcks av referensbeloppet.

- Samordna arbetet i nätverket av nationella myndigheter för att minska antalet nationella föreskrifter.
- Offentliggöra en jämförelsetabell över de nationella föreskrifterna.
- Utarbeta tekniska expertutlåtanden på begäran av de nationella säkerhetsmyndigheterna och kommissionen.
- Utarbeta rekommendationer till stöd för kommissionens beslut för att minska antalet nationella föreskrifter och öka antalet föreskrifter som omfattas av ömsesidigt erkännande.

För att uppfylla detta operativa mål krävs följande:

- Fyra kompletterande experter under de första fem åren, därefter en expert per år, en anställd i tjänstekategori A8 kostar i genomsnitt 0,122 miljoner euro i avdelning I och 0,013 miljoner euro i avdelning II.
- Dessutom krävs för arbetsgruppen 100 000 euro per år de första fem åren och därefter 50 000 euro per år (avdelning III).
- För översättning av delar av de nationella föreskrifterna krävs 540 000 euro per år för de fem närmsta åren (avdelning III).
- Utveckling av särskild datorutrustning och programvara, uppgående till 500 000 euro under det andra året (avdelning III).

Operativt mål 2: certifiering av förare (tredje järnvägspaketet)

- Utarbeta rekommendationer till mallar för licenser och harmoniserade kompletterande intyg.
- Utarbeta rekommendationer för gemenskapskoder inom licenskategorierna.
- Utarbeta förslag till specifikationer för register över förare.
- Samarbeta med de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna för att skapa driftskompatibla register.
- Rapport om andra aktörer som utför arbetsuppgifter med avgörande betydelse för säkerheten.
- Rapport om genomförandet av direktivet.
- Rapport om användningen av smarta kort.

För att uppfylla detta mål krävs

- två kompletterande experter under de första fem åren, därefter en expert per år (avdelningarna I och II),
- dessutom 100 000 euro per år de första fem åren (50 000 euro för arbetsgruppen, 50 000 euro för studier), därefter 25 000 euro per år för arbetsgruppen (avdelning III).

Operativt mål 3: övriga uppgifter

- Arbetsuppgifter i samband med ERTMS: fungera som systemmyndighet, förvaltning av specifikationer, förvaltning av olika versioner inom nätverket, stöd till samordningen av införandet av ERTMS längs korridorerna.
- Utveckla gemensamma kriterier för certifiering av innehavare av vagnar under arbetet med certifiering av underhållsverkstäder.
- Utarbetande av en handbok för inrättande av register över infrastruktur och rullande materiel.
- Osv.

För dessa uppgifter krävs en expert per år utöver de tillgängliga resurserna (avdelningarna I och II).

8.2.3. *Personalresurskällor (som omfattas av tjänsteföreskrifterna)*

Obs! Detta handlar om personal på GD Energi och transport, enhet E2, som skall övervaka den berörda verksamheten på järnvägsbyrån.X Tjänster som för närvarande anslagits till förvaltning av de program som skall ersättas eller utvidgas.

- ☐ Tjänster som redan har anslagits inom ramen för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för år n.
- ☐ Tjänster som skall begäras i samband med nästa årliga politiska strategi/preliminära budgetförslag.
- ☐ Tjänster som skall omfördelas med hjälp av befintlig personal inom förvaltningsavdelningen (intern omfördelning).
- ☐ Tjänster som krävs för år n, men som inte planerats inom ramen för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för det berörda året.

8.2.4. *Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet XX 01 04/05 – Utgifter för administration*

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetpost (nr och benämning)	År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	År n + 4	År n + 5 och senare	SUMMA
1. Tekniskt och administrativt stöd (inklusive tillhörande personalkostnader)							

Verkställande organ ³⁰							
Övrigt tekniskt och administrativt stöd							
– internt							
– externt							
Totalt tekniskt och administrativt stöd							

8.2.5. Personalkostnader och utgifter i samband därmed som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personal	År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	År n + 4	År n + 5 och senare
Tjänstemän och tillfälligt anställda ³¹ (XX 01 01)						
Personal som finansieras genom artikel XX 01 02 (extraanställda, nationella experter, kontraktsanställda etc.) (ange budgetrubrik)						
Totala kostnader för personal och därmed sammanhängande kostnader (som INTE ingår i referensbeloppet)						

Beräkning – *Tjänstemän och tillfälligt anställda*

Det förutsätts att järnvägsbyråns övervakningsuppgifter i dag omfattar en heltidstjänst/år och att de nya arbetsuppgifterna för byrån inte kräver någon ytterligare tjänst.

Beräkning – *Personal som finansieras genom artikel XX 01 02*

Inte heller kommer de nya arbetsuppgifterna för järnvägsbyrån att kräva personal som

³⁰ Det skall göras en hänvisning till den särskilda finansieringsöversikten för det eller de berörda verkställande organen.

³¹ Genomsnittlig kostnad för en tjänsteman i tjänstekategori A under förutsättning att n=2008 och 2 procent per år.

finansieras genom denna avdelning.

8.2.6. Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	År n + 4	År n + 5 och senare	SUMMA
XX 01 02 11 01 – Tjänsteresor							
XX 01 02 11 02 – Konferenser och möten							
XX 01 02 11 03 – Kommittémöten ³²							
XX 01 02 11 04 – Studier och samråd							
XX 01 02 11 05 – Informationssystem							
2. Övriga förvaltningsutgifter totalt (XX 01 02 11)							
3. Övriga administrativa utgifter (specificera genom att ange budgetrubrik)							
Totala administrativa utgifter, andra än personalkostnader och därmed sammanhängande kostnader (som INTE ingår i referensbeloppet)							

Beräkning – *Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet*

Det förutsätts att byråns nya arbetsuppgifter inte kommer att leda till några ytterligare administrativa utgifter för kommissionen. Järnvägsbyrån har i stort sett kommit upp i normal arbetstakt och antalet möten och tjänsteresor med anknytning till järnvägsbyrån bör i stort sett vara konstant.

Behovet av personalresurser och administrativa resurser kommer att täckas med de anslag som vid det årliga budgetanslagsförfarandet tilldelas det ansvariga generaldirektoratet.

³² Ange vilken typ av kommitté som avses samt vilken grupp den tillhör.