



**RADA
EVROPSKÉ UNIE**

**Brusel 20. prosince 2006 (04.01)
(OR. en)**

17040/06

**Interinstitucionální spis:
2006/0274 (COD)**

**TRANS 350
CODEC 1600**

NÁVRH

Odesílatel:	Evropská komise
Ze dne:	14. prosince 2006
Předmět:	Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice

Delegace nalezou v příloze návrh Komise podaný s průvodním dopisem Jordiho AYETA PUIGARNAUA, ředitele, pro Javiera SOLANU, generálního tajemníka, vysokého představitele.

Příloha: KOM(2006) 785 v konečném znění



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 13.12.2006
KOM(2006) 785 v konečném znění
2006/0274 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterým se mění nařízení (ES) č. 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice

(předložená Komisí)

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1) SOUVISLOSTI NÁVRHU

110

- **Odůvodnění a cíle návrhu**

Vnitrostátní postupy schvalování typu lokomotiv jsou v současné době považovány za jednu z nejzávažnějších překážek vytváření nových železničních podniků v oblasti nákladní dopravy i za velkou brzdou interoperability evropského železničního systému. Žádný členský stát nemůže sám o sobě rozhodnout, že udělí povolení k uvedení do provozu, jež bude platné i na území ostatních členských států. Proto je při harmonizaci vnitrostátních postupů, jejich zjednodušení a při častějším používání zásady vzájemného uznávání nutná iniciativa ze strany Společenství.

Toto rozšíření vyžaduje změnu nařízení (ES) č. 881/04 o zřízení Evropské agentury pro železnice (dále jen „agentura“), jakož i směrnice o interoperabilitě (96/48/ES, 2001/16/ES, 2004/50/ES) a bezpečnosti (2004/49/ES).

120

- **Obecné souvislosti**

Tento návrh je součástí rozsáhlejší iniciativy, jejímž cílem je zdokonalit technickou část regulačního rámce v oblasti železnic, a to směrnice o železniční interoperabilitě, směrnici o bezpečnosti železnic a nařízení o zřízení agentury.

K usnadnění volného pohybu vlaků je nezbytně nutné zdokonalit postupy schvalování typu lokomotiv. Podle výrobců a železničních podniků jsou tyto postupy nadále často příliš dlouhé a velmi nákladné; podle nich jsou některé požadavky příslušných orgánů z čistě technického hlediska dokonce nedostatečně oprávněné.

Zadruhé, v rámci programu zjednodušování právních předpisů hodlá Komise konsolidovat a sloučit směrnice o interoperabilitě železnic.

Zatřetí, Komise, která má bohaté desetileté zkušenosti s prováděním směrnic o interoperabilitě, by měla navrhnout několik zlepšení ohledně technické stránky regulačního rámce.

Tento návrh je nutné číst se společnými návrhy sloučení / přepracování směrnic o interoperabilitě železnic, jakož i návrhem změny směrnice o bezpečnosti železnic. Jeho cílem je změna nařízení (ES) č. 881/2004 o zřízení agentury.

130

- **Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu**

Postup uvedení železničních kolejových vozidel do provozu je předmětem článku 14 směrnic o interoperabilitě železnic a článku 14 směrnic o bezpečnosti železnic. Oznámení vnitrostátních pravidel je předmětem článku 16 směrnic o interoperabilitě železnic a článku 8 směrnice o bezpečnosti železnic. Agentura se řídí nařízením, které ji zřídilo a které má být změněno.

- **Soulad s ostatními politikami a s cíli Unie**

Tento podnět umožňuje zvýšit konkurenceschopnost železniční dopravy. Sníží-li se jeho pomocí náklady na dopravní řetězec, přispěje tento podnět ke konkurenceschopnosti celého odvětví na úrovni Evropské unie. Dynamická železniční doprava také upevňuje místo světové jedničky, které zaujímá evropské odvětví železnic, a zachovává pracovní místa daného odvětví. Konkurenceschopnější železniční doprava také přispívá k hlavním závazkům Evropské unie týkajícím se udržitelného rozvoje a boje proti klimatickým změnám.

Proto je tento podnět součástí revidované strategie pro růst a zaměstnanost.

2) KONZULTACE ZÚČASTNĚNÝCH STRAN A POSOUZENÍ DOPADŮ

- **Konzultace zúčastněných stran**

211

Metody konzultací, hlavní cílová odvětví a obecný profil respondentů

Tento podnět vznikl na základě silného zájmu samotných zúčastněných stran. První znaky zmíněných obtíží se objevily ve studii o vydávání osvědčení o bezpečnosti, vypracované v roce 2004. V důsledku této studie Komise zřídila pracovní skupinu, která na konci roku 2005 předložila svá doporučení. Komise v dubnu 2006 vypracovala konzultační dokument, který stanovil několik možností, a na semináři jej předložila všem dotčeným stranám (vnitrostátním orgánům odpovědným za bezpečnost železnic, průmyslu, provozovatelům, provozovatelům infrastruktury, evropským normalizačním subjektům atd.). Postoje sepsané všemi těmito stranami byly shromážděny a posouzeny ve studii o dopadu, která byla vypracována v souladu s platnými normami.

212

Shrnutí odpovědí a způsob, jakým byly brány v úvahu;

Jelikož se jednalo o podnět vyžádaný zúčastněnými subjekty, všechny reakce na podnět Komise byly kladné. Jedna od druhé se lišily postoji k jednotlivým variantám. Posouzení dopadů upřesňuje jednotlivé varianty a postoje jednotlivých subjektů k těmto variantám. Když Komise vypracovávala návrh, zohlednila různá stanoviska. Návrh se skládá ze dvou částí: první pojednává o zahájení činností, které mohou začít okamžitě, aniž by se muselo čekat na změny právních předpisů, druhá o změnách právních předpisů nutných k zabezpečení právního rámce, který přiznává práva a odpovědnosti oběma stranám během postupu vydání povolení k uvedení železničních kolejových vozidel do provozu.

- **Sběr a využití výsledků odborných konzultací**

221

Dotčená vědecká / odborná odvětví

Vnitrostátní postupy schvalování typu železničních kolejových vozidel, vnitrostátní technické a/nebo bezpečnostní předpisy, náklady a lhůty spojené s těmito postupy atd.

222 Použitá metodika

Byla použita příručka Komise SEK(2005) 791 ze dne 15. června 2005, která byla aktualizována v roce 2006.

223 Hlavní konzultované organizace / odborníci

Pro posouzení různých postojů zúčastněných stran daného odvětví a pro posouzení dopadů různých možností se využilo odborných znalostí Evropské agentury pro železnice.

2249 Shrnutí obdržných a použitých stanovisek

Nebyla zmíněna žádná potenciálně závažná rizika s nevratnými důsledky.

225 Viz posouzení dopadů.

226 Prostředky poskytnutí výsledků odborných konzultací veřejnosti

Posouzení dopadů je zveřejněno na internetu.

230 • **Analýza dopadů**

Referenční scénář: omezit se na uplatňování stávajících právních předpisů a zasahovat výhradně v případě stížnosti.

Varianty mimo regulační rámec: vydat doporučení pracovní skupiny o vzájemném schválení stávajících kolejových vozidel a požádat členské státy, aby je používaly, požádat agenturu, aby posoudila vnitrostátní předpisy a označila ty, které jsou rovnocenné, požádat agenturu, aby se zhostila úlohy poradního a odvolacího subjektu, pokud jde o vnitrostátní postupy uvedení do provozu, urychlit vývoj a revizi evropských norem, ověřit správné uplatňování zásady vzájemného uznávání, a pokud to bude nutné, zahájit řízení pro porušení předpisů.

Možnosti v rámci regulačního rámce: změna právních předpisů s cílem: zrušit požadavek získání povolení v každém členském státu, ujasnit postup, který se použije pro stávající kolejová vozidla, umožnit agentuře vydávat povolení k uvedení do provozu, umožnit agentuře přijmout úlohu koordinačního, poradního a/nebo odvolacího subjektu, umožnit subjektům odpovědným za ověření shody vydávat povolení k uvedení do provozu, umožnit provozovatelům infrastruktur vydávat povolení k uvedení do provozu.

231 Komise provedla posouzení dopadů uvedené v legislativním a pracovním programu Komise, jejíž zpráva je k dispozici na http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html .

3) PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

305 • **Shrnutí navrhovaných opatření**

Navrženým řešením je zavést postup na úrovni Společenství, který se skládá ze dvou částí.

Nejprve je třeba požádat agenturu, aby zhodnotila jednotlivé vnitrostátní postupy a platné technické předpisy a vytvořila a aktualizovala seznam požadavků, které lze ověřit pouze jednou. Zároveň se před změnou právních předpisů členské státy žádají, aby na dobrovolném základě uplatňovaly doporučení pracovní skupiny, která již vydala Komise.

Poté je třeba zavést povinnost dodržování zásady vzájemného uznávání povolení k uvedení do provozu již vydaných některým členským státem. Podle této zásady kolejová vozidla, kterým již povolení k uvedení do provozu bylo vydáno v jednom členském státě, budou případně muset získat dodatečné osvědčení v jiném členském státě pouze v případě, kdy existují doplňující vnitrostátní požadavky plynoucí například z vlastností místní sítě. Přesto je zároveň třeba aktualizovat nařízení agentury, aby se upřesnily nové úkoly, které byly agentuře svěřeny.

310

- **Právní základ**

Článek 71

320

- **Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity se použije, pokud se návrh nedotýká oblasti spadající do výlučné pravomoci Společenství.

Cíle návrhu nemohou být uspokojivě dosaženy opatřeními na úrovni jednotlivých členských států z těchto důvodů:

321

Tento podnět má za cíl vyřešit problém týkající se kolejových vozidel, jejichž uvedení do provozu bylo povoleno v jednom členském státě, ale toto schválení není automaticky přijato v jiném členském státě. Tento problém má nadnárodní aspekt, který nelze vyřešit podnětem na úrovni jednoho státu, protože žádný členský stát nemůže vydat povolení k uvedení kolejových vozidel do provozu na území jiného členského státu.

Cílů návrhu lze lépe dosáhnout opatřeními na úrovni Společenství z těchto důvodů:

324

Zásada územní působnosti u povolení k uvedení do provozu je uvedena ve směrnicih o interoperabilitě železnic a o bezpečnosti železnic a cíle sledovaného tímto návrhem nelze dosáhnout pomocí žádného opatření pouze na vnitrostátní úrovni. Vnitrostátní bezpečnostní orgány se spojily prostřednictvím sítě, kterou vytvořila agentura; agentura je tedy nejvhodnějším orgánem Společenství pro rozvoj opatření navržených v tomto návrhu.

325

To, že se daří dosahovat cílů sledovaných tímto návrhem, nejlépe dosvědčuje vytvoření srovnávací tabulky, která obsahuje vnitrostátní předpisy, její přijetí Komisí a budoucí rozhodnutí Komise, která stanoví rovnocennost některých vnitrostátních předpisů.

326

³²⁷ Změna článku 14 směrnice o bezpečnosti železnic umožní upřesnit část o povoleních, která se musejí vzájemně uznávat, a část, která se úzce váže na slučitelnost vozidla s danou infrastrukturou. Možnost centralizace rozhodování o vydávání povolení k uvedení do provozu, kterou navrhla agentura, neuspěla; to dokazuje, že návrh se omezuje na to, čeho členské státy nemohou dosáhnout vnitrostátními podněty.

Návrh je tedy v souladu se zásadou proporcionality.

- **Zásada proporcionality**

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality z těchto důvodů:

³³¹ Tento návrh je součástí balíčku, který obsahuje:

- sdělení;
- návrh týkající se změny nařízení o zřízení Evropské agentury pro železnice (ES 881/2004);
- návrh na sloučení/přepracování směrnic o železniční interoperabilitě (96/48/ES a 2001/16/ES);
- návrh na změnu směrnice o bezpečnosti železnic (2004/49/ES).

Návrhy byly vypracovány tak, aby se minimalizovaly nutné změny.

³³² Tento návrh má nulový vedlejší dopad na provozní rozpočet Komise. U agentury se jedná o 2,2 milionu EUR v prvních pěti letech a o necelých 0,5 milionu EUR v dalších letech. Protože základním cílem je zjednodušit postupy při povolování uvádění do provozu, odstranit nadbytečné ověřování a snížit objem předpisů a pravidel, počítá se u příslušných orgánů a daného odvětví pouze s přínosy.

- **Volba nástrojů**

³⁴¹ Navrhovaný nástroj: nařízení.

³⁴² Jiné prostředky by nebyly přiměřené z těchto důvodů:

Návrh má změnit nařízení.

4) ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

⁴⁰¹ U agentury se jedná o méně než 2,2 milionů EUR po dobu prvních pěti let a poté se rozpočet sníží na méně než 0,5 milionu EUR (viz příložený finanční výkaz).

5) DALŠÍ INFORMACE

510 • Zjednodušení

511 Návrh přináší zjednodušení správních postupů platných pro soukromé subjekty a osoby.

514 Kolejová vozidla, kterým již povolení k uvedení do provozu bylo vydáno v jednom členském státě, budou případně muset získat dodatečné osvědčení v jiném členském státě pouze v případě, kdy existují doplňující vnitrostátní požadavky plynoucí například z vlastností místní sítě.

517 Tento návrh je uveden v legislativním a pracovním programu Komise pod označením 2006/TREN/005.

560 • Evropský hospodářský prostor

Tato předloha právního aktu spadá do oblasti, které se týká Dohoda o EHP, a je tedy třeba ji vztáhnout na Evropský hospodářský prostor.

570 • Podrobné vysvětlení návrhu po kapitolách či článcích

1. Vydávání osvědčení pro stávající kolejová vozidla (nový článek 8a)

Agentura se vyzývá k zjednodušení vydávání osvědčení pro stávající kolejová vozidla prostřednictvím vytvoření referenčního nástroje, který u každého ověřeného parametru umožní srovnání jednotlivých platných vnitrostátních předpisů a poskytnutí konkrétních odborných rad ke konkrétním projektům.

2. Vnitrostátní předpisy (článek 11)

Vnitrostátní předpisy se oznamují podle směrnic o interoperabilitě železnic a směrnice o bezpečnosti železnic. Je proto třeba porovnat a uspořádat obě skupiny předpisů a logicky uspořádané je představit na internetové stránce agentury.

3. Oznámené subjekty (článek 13)

Studie uskutečněná Komisí ukázala, že kritéria subjektů pověřených postupy ověřování, která musí členské státy dodržovat při oznámení, mohou být vykládána velmi široce. Je důležité posoudit dopady takovýchto rozdílů ve výkladu a ověřit, zda tyto rozdíly nepůsobí obtíže u vzájemného uznávání osvědčení o shodě a prohlášení ES o ověření.

4. Posouzení interoperabilního charakteru projektů, které jsou předmětem financování ze strany Společenství (článek 15)

Je stanoveno, že na návrh Komise agentura posoudí některé žádosti o financování ze strany Společenství v oblasti projektů infrastruktury, za účelem ověření jejich „interoperabilního“ charakteru. Je třeba stanovit, že agentura může posoudit také žádosti o financování týkající kolejových vozidel,

aby se mohla vyslovit k soudržnosti systému.

5. Vztahy mezi železničními podniky a provozovateli kolejových vozidel (nový článek 16a)

Vstup v platnost nové úmluvy COTIF 1999 přinesl nová pravidla týkající se smluv o užívání vozidel, a tedy zrušení bývalé dohody RIV mezi železničními podniky. V novém systému již provozovatelé nemají povinnost registrovat své vozy u železničního podniku. Směrnice o bezpečnosti železnic musí být změněna tak, aby definovala pojem provozovatele a upřesnila vztahy mezi provozovateli a železničními podniky, zejména v oblasti údržby. Agentura by měla posoudit tento vztah a popřípadě vytvořit doporučení Komisi.

6. Vydávání osvědčení posádkám vlaků a lokomotiv (článek 17)

V návaznosti na přijetí třetího železničního balíčku je třeba odkázat na směrnici o vydávání osvědčení bezpečnostním posádkám vlaků, která zahrnuje několik úkolů, které má agentura splnit, počínaje vytvořením vzorů licencí a dodatečných osvědčení, až po studii o využití čipových karet.

7. Úkoly agentury v oblasti ERTMS (nový článek 21a)

Rozvoj a provádění systému ERTMS bylo od přijetí druhého železničního balíčku doprovázeno několika podněty, jako podpisem protokolu dohody mezi Komisí a různými subjekty daného odvětví; zřízením řídicího výboru pro provádění této dohody o spolupráci; přijetím Komisí sdělení o provádění systému ERTMS¹; určením evropského koordinátora² pro projekt ERTMS, prioritní projekt zájmu Společenství; definicí úkolu agentury jako orgánu odpovědného za systém v různých ročních pracovních programech; a přijetím technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) „Řízení a zabezpečení“ v oblasti konvenčních železnic³. S ohledem na rostoucí důležitost příspěvku agentury v této oblasti by se v tomto nařízení měly upřesnit její úkoly.

8. Konkrétní úkoly (nový článek 21b)

Agentura má nyní k dispozici velké množství kvalifikovaných odborníků v oblasti interoperability a bezpečnosti evropského železničního systému. Je třeba, aby ji bylo povoleno provádět konkrétní úkoly na návrh Komise, přestože takový úkol není výslovně uveden v nařízení o zřízení agentury nebo v jejím ročním pracovním programu. Toto povolení je však podmíněno slučitelností konkrétního úkolu s úkolem agentury, dostupností prostředků z rozpočtu a dodržováním dalších priorit agentury.

9. Den přijetí pracovního programu (čl. 25 odst. 2)

Bylo by vhodné změnit den přijetí ročního pracovního programu, aby byla umožněna lepší synchronizace s procesem rozhodování o rozpočtu.

¹ Úř. věst.
² Úř. věst.
³ Úř. věst.

10. Informace o výsledcích činnosti agentury (čl. 25 odst. 3)

Při sestavování pracovního programu je žádoucí určit u každé činnosti očekávaný výsledek, jakož i jejího příjemce. Je rovněž žádoucí uvědomit Komisi o technických výsledcích každé činnosti, tato informace překračuje rámec obecné zprávy určené všem orgánům.

11. Složení správní rady (čl. 26 odst. 1)

Z praktických důvodů je žádoucí jmenovat náhradního zástupce i z řad pozorovatelů.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,**kterým se mění nařízení (ES) č. 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice****„Text s významem pro EHP“**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 71 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise⁴,s ohledem na stanovisko Evropského parlamentu⁵,s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁶,s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁷,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004⁸ byla zřízena Evropská agentura pro železnice, jež má po technické stránce přispívat k vytvoření evropského železničního prostoru bez hranic. V důsledku vývoje, kterým prošly právní předpisy Společenství v oblasti interoperability a bezpečnosti v odvětví železnic, vývoje na trhu a zkušeností s fungováním agentury a vztahy mezi agenturou a Komisí je třeba určitým způsobem upravit nařízení (ES) č. 881/2004 a zejména přidat některé úkoly.
- (2) Článek 14 směrnice Evropského Parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství⁹ stanoví společný postup pro uvádění kolejových vozidel do provozu. V duchu zásady vzájemného uznávání je třeba usnadnit získávání povolení k uvedení do provozu v jiném členském státě, než tam, kde bylo uděleno první povolení, a omezit rozsah skutečností, které smí příslušný orgán prověřovat. Proto je třeba veškeré platné technické a bezpečnostní předpisy jednotlivých členských států rozdělit do tří skupin a výsledky této klasifikace zanést do referenčního dokumentu. Agentura se vyzývá k zjednodušení tohoto postupu, čehož dosáhne tak, že u každého ověřeného parametru stanoví, do jaké míry si jednotlivé

⁴ Úř. věst. C ..., ..., s.....

⁵ Úř. věst. C ..., ..., s.....

⁶ Úř. věst. C ..., ..., s.....

⁷ Úř. věst. C ..., ..., s.....

⁸ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. – opravené znění Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 3.

⁹ Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. – opravené znění Úř. věst. L 220, 21.6.2004, s. 16.

platné vnitrostátní předpisy odpovídají, a poskytne konkrétní odborné rady ke konkrétním projektům.

- (3) Vnitrostátní předpisy se oznamují podle směrnice ..././ES (*) [směrnice o interoperabilitě železničního systému] a směrnice 2004/49/ES. Hranice mezi oběma skupinami předpisů není jasná tam, kde se pravidla bezpečnosti částečně týkají subsystémů, které jsou také předmětem pravidel v oblasti interoperability. Bylo by vhodné porovnat a uspořádat obě skupiny pravidel a logicky uspořádané je představit na internetové stránce agentury.
- (4) Podle článku 13 nařízení (ES) č. 881/2004 může agentura dohlížet na kvalitu práce subjektů oznámených členskými státy. Studie uskutečněná Komisí nicméně ukázala, že kritéria, jež je nutno dodržovat při oznámení, mohou být vykládána velmi široce. Aniž je dotčena odpovědnost členských států při výběru subjektů k oznámení a při kontrolách, které provádějí za účelem ověření dodržování těchto kritérií, je důležité posoudit dopady takovýchto rozdílů ve výkladu a ověřit, zda tyto rozdíly nepůsobí obtíže u vzájemného uznávání osvědčení o shodě a prohlášení ES o ověření. Bylo by tedy vhodné stanovit, že agentura může v této oblasti převzít koordinační úlohu, například při plnění úkolu shromažďování informací.
- (5) Článek 15 nařízení (ES) č. 881/2004 stanoví, že na návrh Komise agentura posoudí některé žádosti o financování projektů infrastruktury ze strany Společenství za účelem ověření jejich „interoperabilního“ charakteru. Je třeba, aby byl pojem „projekty infrastruktury“ rozšířen, aby agentura mohla posuzovat také k soudržnosti systému jako např. v případě projektů provádějících systém ERTMS.
- (6) Vzhledem k vývoji v mezinárodní oblasti, zvláště pak v důsledku vstupu nové úmluvy COTIF 1999 v platnost, je třeba požádat agenturu, aby posoudila vztahy mezi železničními podniky a provozovateli, především pak v oblasti údržby a podle potřeby vydala doporučení. Je třeba, aby tento úkol měl návaznost na práci agentury týkající se osvědčení opraven.
- (7) S ohledem na přijetí třetího železničního balíčku¹⁰ je třeba odkázat na směrnici .../.../ES (*) [směrnici o vydávání osvědčení bezpečnostním posádkám vlaků], která zahrnuje několik úkolů, které má agentura splnit.
- (8) Rozvoj a provádění systému ERTMS bylo od přijetí druhého železničního balíčku doprovázeno několika podněty, jako podpisem protokolu dohody mezi Komisí a různými subjekty daného odvětví; zřízením řídicího výboru pro provádění této dohody o spolupráci; přijetím Komisí sdělení o provádění systému ERTMS¹¹; určením evropského koordinátora pro projekt ERTMS, prioritní projekt zájmu Společenství, a to prostřednictvím rozhodnutí ...¹²; definováním úkolu agentury jako orgánu odpovědného za systém v různých ročních pracovních programech; a přijetím technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) „Řízení a zabezpečení“ v oblasti

¹⁰ Úř. věst.

¹¹ Úř. věst.

¹² Úř. věst.

konvenčních železnic¹³. S ohledem na rostoucí důležitost příspěvku agentury v této oblasti by se tyto úkoly měly upřesnit.

- (9) Agentura má nyní k dispozici velké množství kvalifikovaných odborníků v oblasti interoperability a bezpečnosti evropského železničního systému. Je tedy potřeba, aby agentura mohla provádět konkrétní úkoly na návrh Komise za předpokladu, že se tyto konkrétní úkoly slučují s úkolem agentury, že jsou dostupné prostředky z rozpočtu a že se dodržují další priority agentury.
- (10) V zájmu lepší synchronizace s procesem rozhodování o rozpočtu, bylo by vhodné změnit den přijetí ročního pracovního programu. .
- (11) Při sestavování pracovního programu agentury je třeba určit cíl každé činnosti, jakož i jejího příjemce. Je rovněž žádoucí uvědomit Komisi o technických výsledcích každé činnosti; tato informace překračuje rámec obecné zprávy určené všem orgánům.
- (12) Vzhledem k tomu, že u hlavního cíle zamýšleného opatření, totiž rozšíření úkolů agentury tak, aby se účastnila zjednodušení procesu Společenství, kterým se vydávají osvědčení železničních kolejových vozidel, nelze dosáhnout uspokojivých výsledků na úrovni členských států a že vzhledem k velikosti úkolu jich tedy lze lépe dosáhnout na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity uvedenou v článku 5 Smlouvy. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje tato směrnice rámec toho, co je nezbytné k dosažení tohoto cíle,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 881/2004 se mění takto:

- (1) Vkládá se nový článek 8a, který zní:

„Článek 8a

Klasifikace vnitrostátních předpisů. Agentura zjednoduší schválení kolejových vozidel uvedených do provozu v jednom členském státě ostatními členskými státy v souladu s postupy uvedenými v odstavcích 2 až 5.

2. Agentura postupně vytvoří referenční dokument, který umožní sladění všech vnitrostátních pravidel, která používají členské státy v oblasti uvádění kolejových vozidel do provozu. Tento dokument u každého parametru uvedeného v příloze VI směrnice 2004/49/ES uvádí vnitrostátní předpisy každého členského státu, jakož i skupinu určenou v uvedené příloze, do které tato předpisy náležejí. Tyto předpisy obsahují předpisy oznámené v čl. 16 odst. 3 směrnice .../.../ES (*) [*směrnice o interoperabilitě železničního systému*], předpisy oznámené po přijetí TSI (zvláštní případy, nevyřešené body, odchylky) a předpisy oznámené podle článku 8 směrnice 2004/49/ES.

¹³ Úř. věst.

3. Ve spolupráci s vnitrostátními bezpečnostními orgány založenými podle čl. 6 odst. 5 agentura s cílem postupně omezit vnitrostátní předpisy náležející do skupiny B pravidelně aktualizuje referenční dokument a postupuje jej Komisi. První verze dokumentu se Komisi doručí nejpozději jeden rok od vstupu tohoto nařízení v platnost.
4. Na agenturu se může obrátit vnitrostátní bezpečnostní orgán ohledně otázek týkajících se žádosti o povolení k uvedení kolejových vozidel do provozu nebo Komise za účelem poskytnutí odborné rady týkající se:
 - a) rovnocennosti technických pravidel u jednoho nebo více parametrů;
 - b) žádosti o dodatečné informace, o posouzení rizik nebo zkoušky a/nebo veškerých výsledků takové žádosti;
 - c) odůvodnění zamítnutí povolení.

Úř. věst.“

- (2) V článku 11 se doplňuje odstavec 4, který zní:

„4. Agentura po dohodě s členskými státy a Komisí definuje prováděcí pravidla předávání dokumentů uvedených v odstavci 1.“

Článek 13 se nahrazuje tímto:

„Článek 13

Oznámené subjekty

Agentura může na žádost Komise ověřit, zda kritéria pro oznámení těchto subjektů vyjmenovaná v příloze VII směrnice o interoperabilitě železnic jsou dodržována, a posoudit kvalitu práce těchto subjektů, aniž je dotčena odpovědnost členských států za oznámené subjekty, jež určí. V případě potřeby vydá stanovisko určené Komisi.“

- (3) Článek 15 se nahrazuje tímto:

„Článek 15

Interoperabilita železničního systému

Na žádost Komise přezkoumá agentura z hlediska interoperability každý projekt obnovy, modernizace nebo výstavby s ohledem na železniční systém, pro nějž je žádána finanční podpora Společenství. Agentura poskytne stanovisko týkající se souladu projektu s odpovídajícími TSI ve lhůtě, na které se dohodne s Komisí a která závisí na důležitosti projektu a dostupných zdrojích. Toto stanovisko plně zohlední odchylky stanovené v článku 7 směrnice 96/48/ES a článku 7 směrnice 2001/16/ES.“

- (4) Vkládá se nový článek 16a, který zní:

„Článek 16a

Vztah mezi provozovateli kolejových vozidel a železničními podniky

Do jednoho roku ode dne vstupu v platnost tohoto nařízení agentura posoudí vztah mezi provozovateli kolejových vozidel a železničními podniky, co se týče údržby, v souladu s článkem 14b směrnice 2004/49/ES. Za stejnou dobu předloží agentura Komisi zprávu, ve které v případě potřeby vysloví doporučení k provádění dobrovolného nebo povinného systému vydávání osvědčení pro provozovatele kolejových vozidel.

Posouzení agentury se zaměřuje zejména na to, zda:

- a) je provozovatel schopen z hlediska organizace, zaměstnanců a vozidel zajistit údržbu typů vozidel, o které se stará,
- b) má k dispozici informace nutné k zamýšleným činnostem údržby (zejména doklady a plány údržby),
- c) má k dispozici nástroje nutné ke sledování stavu vozidel a dohledu na ně.“

(5) Článek 17 se mění takto:

(a) Název a odstavec 1 jsou nahrazeny tímto:

„Článek 17

Vydávání osvědčení posádkám vlaků a odborná způsobilost

1. Agentura vypracuje doporučení týkající se vymezení společných kritérií pro definici odborné způsobilosti a hodnocení zaměstnanců podílejících se na provozu a údržbě železničního systému. Přitom bude brát ohled na kritéria a priority směrnice .../.../ES [směrnice o vydávání osvědčení posádkám vlaků]¹⁴. V souladu s článkem 4 vede agentura konzultace se zástupci sociálních partnerů.“

(b) Vkládá se nový odstavec 4, který zní:

„4. Agentura přispívá k provádění směrnice .../.../ES [směrnice o vydávání osvědčení posádkám vlaků] tím, že plní všechny úkoly, které ji byly přiznány podle uvedené směrnice.“

(6) Článek 18 se nahrazuje tímto:

¹⁴ Ověřit nadpis a odkaz po přijetí třetího železničního balíčku.

„Článek 18

Registrace kolejových vozidel

Agentura vytvoří a doporučí Komisi vzorový formulář žádosti o registraci, jakož i společné specifikace vnitrostátního rejstříku, a to v souladu s článkem 14 směrnice .../.../ES [směrnice o interoperabilitě železničního systému].“

(7) Článek 19 se mění takto:

(a) v odstavci 1 se vkládá nové písmeno e), které zní:

„e) technické předpisy oznámené členskými státy podle čl. 16 odst. 3 a čl. 17 odst. 2 směrnice .../.../ES [směrnice o interoperabilitě železničního systému].“

(b) doplňuje se nový odstavec, který zní:

„5. Při vytváření databáze uvedených v tomto článku a článku 11 jsou se bere ohled na jejich vzájemnou provázanost, zejména pokud jde o vnitrostátní předpisy.“

(8) Kapitola 4 se mění takto:

(a) Nadpis kapitoly 4 se nahrazuje tímto:

„ZVLÁŠTNÍ ÚKOLY“

(9) Vkládají se nové články 21a a 21b, které znějí:

Článek 21a

ERTMS

1. Agentura se zhostí úkolu orgánu odpovědného za systém, co se týče vytvoření a provedení evropského systému řízení železniční dopravy nazvaného „ERTMS“. Za tímto účelem se zhostí úkolů popsaných v odstavcích 2 až 5.
2. Agentura zavádí postup řízení žádostí o změny specifikací systému ERTMS.
3. Agentura podporuje práci Komise týkající se přechodu na ERTMS a koordinace práce zavádění ERTMS na dopravních transevropských koridorech.
4. Agentura ve spolupráci s oznámenými subjekty a vnitrostátními bezpečnostními orgány dohlíží na používání ověřovacích postupů podle ES a uvedení do provozu u zvláštních projektů, zejména za účelem posouzení technické kompatibility infrastruktury a kolejových vozidel vybavených různými výrobci. Agentura Komisi případně doporučí příslušná opatření.
5. Agentura vytvoří strategii řízení různých verzí ERTMS, aby se zajistila technická a provozní kompatibilita infrastruktur a kolejových vozidel vybavených různými verzemi.

Článek 21b

Další úkoly

Agentura po dohodě s Komisí nebo na její návrh vykoná každý konkrétní úkol, který napomáhá dosažení cílů popsaných v článku 1, přestože tento úkol není výslovně uveden v tomto nařízení nebo v pracovním programu stanoveném v čl. 25 odst. 2 písm. c).“

(10) Článek 25 se mění takto:

(a) V odstavci 2 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) do 30. listopadu každého roku schválí, s přihlédnutím ke stanovisku Komise, pracovní program agentury na příští rok a postoupí jej členským státům, Evropskému parlamentu, Radě a Komisi. Tento pracovní program se přijímá, aniž je dotčen roční rozpočtový proces Společenství. Pokud s pracovním programem Komise do 15 dnů ode dne jeho schválení vyjádří nesouhlas, správní rada jej znovu posoudí a do dvou měsíců přijme s případnými změnami ve druhém čtení buď dvoutřetinovou většinou hlasů, včetně hlasů zástupců Komise, anebo jednomyslně hlasy zástupců členských států;“

(b) Vkládá se nový odstavec 3, který zní:

„3. Pracovní program agentury určí sledované cíle každé činnosti. Obecně řečeno, každá činnost a/nebo výsledek je předmětem zprávy pro Komisi.“

(11) V článku 26 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Správní rada se skládá z jednoho zástupce, jehož si určí každý členský stát, a ze čtyř zástupců určených Komisí, dále ze šesti zástupců, kteří nemají hlasovací právo a kteří na evropské úrovni zastupují tyto kategorie:

- a) železniční podniky,
- b) provozovatele infrastruktury,
- c) železniční průmysl,
- d) odbory,
- e) cestující,
- f) zákazníci nákladní železniční dopravy.

Za každou z těchto kategorií určí Komise jednoho zástupce a jednoho náhradního zástupce na základě seznamu čtyř jmen předloženého jejich organizacemi.

Členové správní rady, jakož i jejich zástupci, jsou jmenováni na základě jejich odpovídajících zkušeností a znalostí.“

(12) V článku 36 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Agentura je otevřená účasti evropských zemí a zemí, na něž se vztahuje evropská politika sousedství¹⁵, které s Evropským společenstvím uzavřely dohody stanovující přijetí a uplatňování práva Společenství ze strany těchto zemí v oblasti, která je upravena v tomto nařízení.“

Článek 2

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

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

V Bruselu dne [...]

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda / předsedkyně*

¹⁵ Viz sdělení Komise KOM(2004) 373 v konečném znění, 12.5.2004.

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. NÁZEV NÁVRHU:

Návrh na změnu nařízení 881/2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice.

Návrh je součástí souboru, který dále tvoří:

- sdělení
- návrh na sloučení/přepřacování směrnice o železniční interoperabilitě (96/48/ES a 2001/16/ES)
- návrh na změnu směrnice o bezpečnosti železnic (2004/49/ES)
- souhrn zprávy o analýze dopadů

2. RÁMEC ABM / ABB

Hlava 06: Energetika a doprava.

Kapitola rozpočtu 06 02: Vnitrostátní, letecká a námořní doprava.

3. ROZPOČTOVÉ LINIE

3.1. Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc) (ex – linie B.A) včetně okruhů:

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

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

3.2. Doba trvání akce a finančního dopadu:

Doba trvání je neomezená, protože některé úkoly jsou trvalého charakteru.

3.3. Rozpočtové charakteristiky:

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu
06.020801	NEPOV	RP ¹⁶	NE	ANO	NE	Č. 3 Vnitřní politiky (2000-2006) / Č 1a Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost (2007-2013)
06.020802	NEPOV	RP	NE	ANO	NE	Č. 3 Vnitřní politiky (2000-2006) / Č 1a Konkurenceschopnost pro růst a zaměstnanost (2007-2013)

4. SHRUTÍ ZDROJŮ

4.1. Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí položek závazků (PZ) a položek plateb (PP)

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Druh výdajů	Oddíl č.		Rok n ¹⁷	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a násled.	Celkem
-------------	----------	--	---------------------	-------	-------	-------	-------	-----------------	--------

Provozní výdaje¹⁸

Položky závazků (PZ)	8.1.	a	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	neuve deno
Položky plateb (PP)		b	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	neuve deno

¹⁶ Rozlišené položky, dále jen „RP“.

¹⁷ Rok *n* je prvním rokem realizace změn daných tímto legislativním finančním výkazem, tj. první rok po přijetí změn oběma složkami rozpočtového orgánu.

¹⁸ Výdaje, které nespádají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

Administrativní výdaje zahrnuté do referenční částky¹⁹

Technická a administrativní pomoc (NP)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA

Položky závazků (PZ)		a+c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	neuve deno
Položky plateb (PP)		b+c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	neuve deno

Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky²⁰

Lidské zdroje a související výdaje (NP)	8.2.5.	d							neuve deno
Administrativní náklady, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů, nezahrnuté do referenční částky (NP)	8.2.6.	e							

Celkové orientační finanční náklady zásahu

PZ CELKEM, včetně nákladů na lidské zdroje		a+c +d +e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	neuve deno
PP CELKEM, včetně nákladů na lidské zdroje		b+c +d +e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	neuve deno

Spoluúčast

Pokud financování návrhu předpokládá spoluúčast členského státu či jiných subjektů (uveďte, o které se jedná), je třeba v níže uvedené tabulce vyplnit odhadovanou výši finanční spoluúčasti (pokud se předpokládá finanční spoluúčast jiných subjektů, lze doplnit další řádky):

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Spolufinancující subjekt		Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a násl.	Celkem
.....	f							
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c+ d+e+ f							

¹⁹ Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

²⁰ Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

4.1.2. Soulad s finančním plánem

- Návrh je v souladu se stávajícím finančním plánem.
- Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.
- Návrh může vyžadovat použití ustanovení interinstitucionální dohody²¹ (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

- Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy.
- Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

v milionech EUR (zaokrouhloeno na 1 desetinné místo)

Rozpočtová linie	Příjmy	Před akcí [Rok n - 1]	Situace po akci							
			[Rok n]	[n + 1]	[n + 2]	[n + 3]	[n + 4]	[n + 5] ²²		
	a) Příjmy v absolutním vyjádření									
	b) Změna v příjmech	Δ								

4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

Roční potřeba	Rok n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 a násl.
Celkový objem lidských zdrojů						

Přijetí tohoto legislativního návrhu nebude mít dopady na pracovníky GŘ TREN, jež kontroluje práci agentury.

5. CHARAKTERISTIKY A CÍLE

5.1. Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

Nové činnosti agentury jsou z krátkodobého hlediska nezbytné, a to jak v oblasti vzájemného uznávání lokomotiv, tak v oblasti certifikace strojvedoucích.

²¹ Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

²² V případě potřeby, např. potrvá-li akce déle než 6 let, je třeba doplnit další sloupce.

U vzájemného uznávání lokomotiv se od agentury požaduje zjednodušení postupů při povolování uvádění stávajících kolejových vozidel do provozu vypracováním srovnávacího nástroje, jenž u všech sledovaných ukazatelů umožní přehled o odpovídajících vnitrostátních předpisech. Zároveň v rámci konkrétních projektů poskytne cílená technická stanoviska.

Směrnice o vydávání osvědčení pro posádky vlaků²³ navazuje na třetí železniční balíček²⁴ a obsahuje několik úkolů, které má agentura splnit, počínaje vypracováním vzorových licencí a dodatečných osvědčení a konče studií o používání čipových karet.

5.2. Přidaná hodnota zásahu ze strany Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná součinnost

Vysoká přidaná hodnota v důsledku využití již částečně dostupné organizační struktury, kvalifikovaných pracovníků a rovněž osvědčených metod (např. využití stávajících provozuschopných vnitrostátních bezpečnostních orgánů).

5.3. Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM

Operativní cíl č. 1: vzájemné uznávání lokomotiv (hlavní cíl tohoto balíčku).

- Cíl: zvýšení počtu vzájemně uznávaných vnitrostátních předpisů
- Výsledek: zkrácení doby schvalování typu lokomotiv
- Ukazatel: počet lokomotiv uvedených do provozu v zemi původu

Operativní cíl č. 2: certifikace strojvedoucích (třetí železniční balíček):

- Cíl a výsledek: vypracování vzorových licencí a specifikace registrů
- Ukazatel: počet strojvedoucích certifikovaných podle směrnice o certifikace posádek vlaků

Operativní cíl č. 3: různé úkoly

Viz bod 8.2.2

5.4. Způsob provádění (orientační)

X Centralizované řízení

přímo ze strany Komise

X nepřímo na základě pověření pro:

výkonné agentury

X subjekty, které Společenství zřídila, uvedené v článku 185 finančního nařízení

²³ Úř. věst. ... je třeba ověřit název.

²⁴ Úř. věst.

- vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou
- Sdílené nebo decentralizované řízení***
 - spolu s členskými státy
 - spolu s třetími zeměmi
- Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uved'te s kterými)***

6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

6.1. Monitorovací systém

Práce Evropské agentury pro železnice je každoročně sledována a hodnocena v rámci souhrnné výroční zprávy (za předchozí rok) a pracovního programu (na následující rok). Uvedené dva dokumenty schvaluje správní rada agentury a zasílají se Evropskému parlamentu, Radě, Komisi, Účetnímu dvoru a členským státům.

6.2. Hodnocení

6.2.1. Hodnocení předem (*ex-ante*)

Během konzultací před zahájením legislativního procesu byly se zástupci členských států a reprezentativními organizacemi odvětví projednány a posouzeny různé alternativy. Konzultací se zúčastnila i agentura. Na internetových stránkách Komise je k dispozici velmi podrobná analýza dopadů, jejíž souhrn je přílohou tohoto návrhu.

6.2.2. Opatření přijatá po průběžném / následném hodnocení (*ex post*) (na základě podobných zkušeností z minulosti)

V září roku 2006 proběhl audit agentury a v době zpracování tohoto návrhu se vypracovávají i nápravná opatření.

6.2.3. Podmínky a periodičita budoucího hodnocení

Kromě ověřování a auditu ze strany Evropského úřadu pro boj proti podvodům (OLAF) a Účetního dvora článek 43 nařízení o agentuře stanoví hodnocení agentury ze strany Komise (výsledků, pracovních postupů), a to pět let po jejím zřízení, tj. kolem roku 2010.

7. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM

Rozpočet agentury plní výkonný ředitel. Každoročně předkládá Komisi, Účetnímu dvoru a správní radě agentury podrobné vyúčtování příjmů a výdajů za předchozí rok. Navíc má vnitřní auditor Komise ve vztahu k Evropské agentuře pro železnice tytéž pravomoci jako ve vztahu k útvarům Komise a agentura má obdobný systém vnitřního auditu jako Komise.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 ze dne 25. května 1999 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF) a interinstitucionální dohoda ze dne 25. května 1999 o vnitřním vyšetřování prováděném OLAF se na Evropskou agenturu pro železnice vztahují bez omezení.

8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

8.1. Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti

Závazky (v eurech na tři desetinná místa)

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	Druh výstupu	Prům. nákl.	Rok n ²⁵		Rok n + 1		Rok n + 2		Rok n + 3		Rok n + 4		Rok n + 5 a násl.		CELKEM	
			Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem
OPERATIVNÍ CÍL č. 1 ²⁶ (vzájemné uznávání kolejových vozidel)																
CELKEM			1,18		1,68		1,18		1,18		1,18		0,185			
Hlava I			0,488		0,488		0,488		0,488		0,488		0,122			
Hlava II			0,052		0,052		0,052		0,052		0,052		0,013			
Hlava III			0,64		1,14		0,64		0,64		0,64		0,05			
OPERATIVNÍ CÍL č. 2 (certifikace)																

²⁵ Rok *n* je prvním rokem realizace změn daných tímto legislativním finančním výkazem, tj. první rok po přijetí změn oběma složkami rozpočtového orgánu.

²⁶ Jak je popsáno v bodě 5.3 a 8.2.2.

strojvedoucích)															
CELKEM															
				0,37		0,37		0,37		0,37		0,37		0,160	
Hlava I															
				0,244		0,244		0,244		0,244		0,244		0,122	
Hlava II															
				0,026		0,026		0,026		0,026		0,026		0,013	
Hlava III															
				0,1		0,1		0,1		0,1		0,1		0,025	
Operativní cíl č. 3 (ostatní úkoly)															
CELKEM															
				0,135		0,135		0,135		0,135		0,135		0,135	
Hlava I															
				0,122		0,122		0,122		0,122		0,122		0,122	
Hlava II															
				0,013		0,013		0,013		0,013		0,013		0,013	
Hlava III															
NÁKLADY CELKEM				1,685		2,185		1,685		1,685		1,685		0,48	

8.2. Administrativní výdaje

8.2.1.a. Počet a druh lidských zdrojů (GŘ TREN)

Pracovní místa		Zaměstnanci využití k řízení akce ze stávajících a/nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst / plných pracovních úvazků)					
		Rok n	Rok n + 1	Rok n + 2	Rok n + 3	Rok n + 4	Rok n + 5
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci (XX 01 01) ²⁷	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Zaměstnanci financování ²⁸ podle čl. XX 01 02							
Ostatní zaměstnanci financování ²⁹ podle čl. XX 01 04/05							
CELKEM							

Přijetí tohoto legislativního návrhu nebude mít dopady na pracovníky GŘ TREN, jež kontroluje práci agentury.

8.2.1.b. Počet a druh lidských zdrojů (Evropská agentura pro železnice)

Pro roky n až n+4 je třeba ve srovnání s plánem pracovních míst uvedeným v předběžném návrhu rozpočtu na rok 2007 přidat dalších 7 pracovních míst AD8 a pro roky n+5 a následující 1 pracovní místo AD8. Zdůvodnění těchto dodatečných pracovních míst je uvedeno dále v textu.

8.2.2. Popis úkolů, které vyplývají z akce

Pozor: dále jsou popsány úkoly agentury, nikoli útvaru GŘ TREN E2, které bude plnění úkolů agenturou sledovat.

Operativní cíl č. 1: vzájemné uznávání kolejových vozidel

- vypracování srovnávacího nástroje, kde budou uvedeny všechny vnitrostátní předpisy platné pro oblast kolejových vozidel

²⁷ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty do referenční částky.

²⁸ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty do referenční částky.

²⁹ Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

- klasifikace a porovnání uvedených předpisů
- koordinace vzájemných kontaktů vnitrostátních orgánů s cílem snížit počet vnitrostátních předpisů
- zveřejnění srovnávací tabulky vnitrostátních předpisů
- příprava technického stanovisko na vyžádání vnitrostátních bezpečnostních orgánů a Komise
- příprava doporučení pro rozhodnutí Komise zaměřené na snížení počtu vnitrostátních předpisů a zvýšení počtu vzájemně uznávaných předpisů

Tento operativní cíl bude vyžadovat:

- v prvních 5 letech 4 dodatečné experty, poté jednoho ročně; náklady na jednoho pracovníka A8 jsou v průměru 0,122 milionu EUR v hlavě 1 a 0,013 milionu EUR v hlavě 2
- dále je třeba počítat s částkou 100 000 EUR ročně během prvních 5 let a následně s 50 000 EUR ročně pro pracovní skupinu (hlava 3)
- na překlad části vnitrostátních předpisů je nutno počítat s částkou 540 000 EUR ročně po dobu nejbližších 5 let (hlava 3)
- rovněž je nutno vyvinout specifický materiál/software v hodnotě 500 000 EUR v druhém roce (hlava 3)

Operativní cíl č. 2: certifikace strojvedoucích (třetí železniční balíček):

- doporučení harmonizovaných vzorů licencí a dodatečných potvrzení
- doporučení kódů Společenství ohledně kategorií licencí
- návrh specifikace rejstříku strojvedoucích
- spolupráce s příslušnými orgány členských států s cílem zajistit interoperabilitu rejstříků
- zpráva o ostatních pracovnících plnících úkoly, které jsou zásadní z hlediska bezpečnosti
- zpráva o provádění směrnice
- zpráva o používání čipových karet

Tento cíl bude vyžadovat:

- dva další experty v prvních 5 letech a následně jednoho experta ročně (hlavy 1 a 2)
- navíc je třeba počítat s částkou 100 000 EUR ročně po dobu prvních 5 let (50 000 EUR na pracovní skupinu a 50 000 EUR na studie) a následně s částkou 25 000 EUR ročně pro pracovní skupinu (hlava 3)

Operativní cíl č. 3: ostatní úkoly

- úkoly navazující na systém ERTMS: odpovědný orgán, správa specifikací, správa souběžného nasazení různých verzí v rámci sítě, podpora zavádění systému ERTMS podél koridorů
- vypracování kritérií Společenství pro certifikaci držitelů vagonů návazně na práce na certifikaci zařízení pro údržbu
- vypracování pokynů pro zprovoznění rejstříků týkajících se infrastruktury a kolejových vozidel
- atd.

Kromě disponibilních zdrojů je pro tyto úkoly třeba počítat s jedním expertem ročně (hlavy 1 a 2).

8.2.3. Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

Pozor: jedná se o pracovníky útvaru GŘ TREN E2, kteří budou sledovat dotyčné činnosti agentury.X Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen

- Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP / PNR na rok n
- Pracovní místa, o něž je třeba požádat v příštím procesu RSP / PNR
- Pracovní místa, jež mají být obsazena převedením stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeobsazování)
- Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP / PNR dotyčného roku

8.2.4. Další administrativní výdaje zahrnuté v referenční částce (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	Rok n	Rok n + 1	Rok n + 2	Rok n + 3	Rok n + 4	Rok n + 5 a násl.	CELKEM
1. Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)							
Výkonné agentury ³⁰							
Další technická a administrativní pomoc							

³⁰ Je třeba uvést odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčných výkonných agentur.

- interní (intra muros)							
- externí (extra muros)							
Technická a administrativní pomoc celkem							

8.2.5. *Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté do referenční částky*

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	Rok n	Rok n + 1	Rok n + 2	Rok n + 3	Rok n + 4	Rok n + 5 a násl.
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci (XX 01 01) ³¹						
Zaměstnanci financovaní podle čl. XX 01 02 (pomocní pracovníci, přidělení národní odborníci, smluvní zaměstnanci, atd.) (upřesněte rozpočtovou linii)						
Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (nezahrnuté do referenční částky)						

Výpočet – *Úředníci nebo dočasní zaměstnanci*

Předpokládá se, že sledování práce agentury vyžaduje v současnosti jednoho pracovníka ročně a nové úkoly agentury nebudou vyžadovat dalšího úředníka.

Výpočet – *Zaměstnanci financovaní podle článku XX 01 02*

Přidání úkolů agentuře nevyžaduje žádné pracovníky financované z tohoto titulu.

³¹ Průměrné náklady na úředníka kategorie A za předpokladu, že n=2008 a 2 % ročně.

8.2.6. Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

	Rok n	Rok n + 1	Rok n + 2	Rok n + 3	Rok n + 4	Rok n + 5 a násl.	CELKEM
XX 01 02 11 01 – Služební cesty							
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference							
XX 01 02 11 03 – Výbory ³²							
XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace							
XX 01 02 11 05 - Informační systémy							
2. Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)							
3. Ostatní výdaje administrativního charakteru (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)							
Administrativní výdaje celkem, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů (NEZAHRNUTÉ do referenční částky)							

Výpočet - *Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky*

Předpokládá se, že nové úkoly agentury neznamenaají pro Komisi dodatečné náklady na správu a řízení. Agentura je v podstatě plně provozuschopná a počet zasedání/služebních cest by tak měl zůstat víceméně konstantní.

Potřeby lidských zdrojů a správní potřeby budou pokryty ze zdrojů dotace přidělené řídicímu GŘ v rámci ročního příspěvku.

³² Uveďte přesně druh výboru a skupinu, do níž náleží.