



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 13.12.2006  
KOM(2006) 785 endelig

2006/0274 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ændring af forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk  
jernbaneagentur**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### 1) BAGGRUNDEN FOR FORSLAGET

- **Begrundelse og formål**

Medlemsstaternes procedurer for typegodkendelse af lokomotiver anses i øjeblikket for en af de største hindringer for dannelsen af nye banegodsvirksomheder og en væsentlig bremse på interoperabiliteten i det europæiske jernbanesystem. Da ingen medlemsstat alene kan beslutte, at de ibrugtagningstilladelser, den udsteder, har gyldighed på andre medlemsstats område, må der tages initiativ på fællesskabsplan til at harmonisere de nationale procedurer, forenkle dem og benytte sig mere systematisk af gensidig anerkendelse.

Denne udvidelse indebærer, at der må foretages ændringer i forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur ("agenturet") samt i interoperabilitetsdirektiverne (96/48/EF, 2001/16/EF, 2004/50/EF) og sikkerhedsdirektivet (2004/49/EF).

- **Generel baggrund**

Forslaget indgår i et bredere initiativ, hvis formål er at forbedre den tekniske side af jernbaneregelsættet, dvs. interoperabilitetsdirektiverne, jernbanesikkerhedsdirektivet og agenturforordningen.

For det første er typegodkendelsen af lokomotiver noget af det vigtigste at forbedre for at gøre det lettere for togene at cirkulere frit. Ifølge både fabrikkerne og jernbanevirksomhederne er disse procedurer stadig ofte langsommelige og meget dyre; de hævder endda, at de kompetente myndigheder sommetider stiller krav, der ingen reel berettigelse har, rent teknisk set.

For det andet ønsker Kommissionen som led i lovforenklingsprogrammet at konsolidere og fusionere interoperabilitetsdirektiverne.

For det tredje mener Kommissionen på baggrund af ti års erfaring med at gennemføre interoperabilitetsdirektiverne, at det er nødvendigt at foreslå flere forbedringer i den tekniske del af regelsættet.

Det her foreliggende forslag skal ses i sammenhæng med de medfølgende forslag om at sammenskrive og omarbejde interoperabilitetsdirektiverne og ændre direktivet om jernbanesikkerhed. Det går ud på at ændre agenturforordningen, (EF) nr. 881/2004.

- **Gældende bestemmelser på det område, som forslaget vedrører**

Proceduren for ibrugtagning af rullende jernbanemateriel reguleres af artikel 14 i både interoperabilitetsdirektiverne og jernbanesikkerhedsdirektivet. Underretningen om nationale forskrifter reguleres af artikel 16 i interoperabilitetsdirektiverne og artikel 8 i jernbanesikkerhedsdirektivet. Agenturet reguleres af bestemmelserne i agenturforordningen, som her foreslås ændret.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker og -mål**

Dette initiativ vil gøre det muligt at øge banetransportens konkurrenceevne. Ved at nedbringe transportomkostningerne medvirker det til at øge konkurrenceevnen i erhvervslivet som helhed i EU. En dynamisk jernbanesektor vil også styrke den europæiske jernbaneindustri's førerskab på verdensplan og sikre arbejdspladser i sektoren. En mere konkurrencedygtig banetransport vil også bidrage til EU's grundlæggende engagement i bæredygtig udvikling og bekæmpelse af klimaændringer.

På den måde indgår dette initiativ i den reviderede strategi for vækst og beskæftigelse.

## 2) PARTSHØRING OG KONSEKVENSANALYSE

- **Partshøring**

### Høringsmetoder, hovedmålgrupper og respondenternes overordnede profil

Initiativet er taget som reaktion på stærke ønsker hos parterne selv. De første tegn på vanskeligheder på området dukkede frem i forbindelse med en undersøgelse, som i 2004 blev foretaget af sikkerhedscertificeringen. Undersøgelsen foranledigede Kommissionen til at nedsætte en arbejdsgruppe, som fremsatte anbefalinger i slutningen af 2005. Kommissionen udarbejdede i april 2006 et høringsdokument, hvor en række handlemuligheder blev udpeget, og forelagde det under en workshop for alle berørte parter (jernbanesikkerhedsmyndigheder i medlemsstaterne, industri, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, europæiske standardiseringsorganer osv.). Der er indhentet skriftlige indlæg fra alle disse parter, og de er blevet gennemgået som led i en konsekvensanalyse, der er udarbejdet efter gældende normer.

### Sammenfatning af svarene og af, hvordan der er taget hensyn til dem

Initiativet er altså taget efter henvendelser fra sektoren selv, og svarene var da også alle positive over for den mulighed, at Kommissionen skulle tage et initiativ. Forskelle var der på respondenternes stillingtagen til de forskellige muligheder. Konsekvensanalysen redegøre nærmere for de forskellige muligheder og aktørernes stillingtagen til dem. Kommissionen har taget hensyn til de forskellige opfattelser under udarbejdelsen af sit forslag, som falder i to led: for det første skal der igangsættes arbejde, som kan starte med det samme uden at vente på ændringen af lovreglerne, og for det andet skal der ændres i lovreglerne for at stabilisere den juridiske ramme, der giver rettigheder og pligter til de to parter under proceduren for udstedelse af ibrugtagningstilladelse til rullende jernbanemateriel.

- **Ekspertbistand**

### Relevante videnskabelige områder/ekspertiseområder

Nationale typegodkendelsesprocedurer for rullende jernbanemateriel, nationale tekniske forskrifter og/eller sikkerhedsforskrifter, omkostninger og frister ved disse procedurer mv.

### Anvendt metode

Kommissionen vejledning, SEC(2005)791 af 15. juni 2005, ajourført i 2006, har været fulgt.

### Væsentligste organisationer/eksperter, der er blevet hørt

Det Europæiske Jernbaneagenturs sagkundskab har været udnyttet ved vurderingen af de forskellige stillingtagender fra parterne i sektoren og ved analysen af konsekvenserne af de forskellige handlemuligheder.

### Sammendrag af rådgivning, der er modtaget og anvendt

Det har ikke været nævnt, at der skulle eksistere potentielt alvorlige risici med uoprettelige konsekvenser.

Se konsekvensanalysen.

### Midler til at gøre eksperternes resultater offentligt tilgængelige

Konsekvensanalysen lægges ud på internettet.

#### • **Konsekvensanalyse**

Referencescenario: Nøjes med at anvende gældende lovregler og kun gribe ind ved klage.

Handlemuligheder uden lovindgreb: Offentliggøre anbefalingerne fra arbejdsgruppen om gensidig accept af eksisterende rullende materiel og henstille til medlemsstaterne, at de følger dem; anmode agenturet om at klassificere de nationale forskrifter og udpege dem, der er ækvivalente; anmode agenturet om at påtage sig rådgivende opgaver eller opgaver som appelinstans i nationale procedurer om ibrugtagning; fremskynde udviklingen og revisionen af europæiske standarder, kontrollere at princippet om gensidig anerkendelse anvendes, som det skal, og om nødvendigt indlede overtrædelsesprocedurer.

Handlemuligheder med lovindgreb: Lovændringer for at: afskaffe pligten til at indhente tilladelse i hver medlemsstat, tydeliggøre proceduren for eksisterende rullende materiel, give agenturet mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelser, give agenturet mulighed for at optræde som koordineringsorgan, rådgivende organ og/eller appelinstans, give de organer, der har kompetencen til at kontrollere overensstemmelsen, mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelser, give infrastrukturforvalterne mulighed for at udstede ibrugtagningstilladelser.

Kommissionen har gennemført en konsekvensanalyse, som fastlagt i lovgivnings- og arbejdsprogrammet. Rapporten findes på Kommissionens transportwebsted: [http://ec.europa.eu/transport/rail/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/transport/rail/index_en.html).

### 3) FORSLAGETS RETLIGE ASPEKTER

- **Resumé af forslaget**

Den løsning, der foreslås, går ud på at indføre en procedure i to trin på fællesskabsplan.

Først anmodes agenturet om at registrere alle gældende nationale procedurer og tekniske forskrifter og om at opstille og ajourføre en liste over de krav, der kun må kontrolleres én gang. Samtidig anmodes medlemsstaterne om, indtil lovgivningen ændres, frivilligt at følge arbejdsgruppens anbefalinger, som Kommissionen allerede har offentliggjort.

Dernæst gøres gensidig anerkendelse af ibrugtagningstilladelser, som en medlemsstat har udstedt, obligatorisk. Efter dette princip skal rullende materiel, som én gang er godkendt til ibrugtagning i en medlemsstat, i givet fald kun certificeres specielt i en anden medlemsstat, for så vidt angår supplerende nationale krav, der f.eks. følger af særlige egenskaber ved det lokale banenet. Samtidig er det dog nødvendigt at ajourføre agenturforordningen for at definere agenturets nye opgaver.

- **Retsgrundlag**

Artikel 71

- **Subsidiaritetsprincippet**

Subsidiaritetsprincippet finder anvendelse, eftersom forslaget ikke falder ind under Fællesskabets enekompetence.

Af følgende årsager kan forslagets formål ikke opfyldes i tilstrækkelig grad af medlemsstaterne selv:

Det foreliggende initiativ sigter mod at løse det problem, at rullende materiel, der er godkendt til ibrugtagning i én medlemsstat, ikke automatisk accepteres i en anden. Problemet går således på tværs af medlemsstaterne, og det kan ikke løses ved et nationalt initiativ, for ingen medlemsstat kan give tilladelse til at tage rullende materiel i brug på en anden medlemsstats område.

Målene med forslaget kan bedre virkeliggøres ved en fællesskabsindsats, og det af følgende årsager:

Territorialitetsprincippet's gyldighed for ibrugtagningstilladelser er indskrevet i direktiverne om interoperabilitet på jernbaneområdet og om jernbanesikkerhed, og på rent nationalt plan kan der intet gøres for at nå det, der er målet for dette forslag. De nationale sikkerhedsmyndigheder har holdt møder i et netværk styret af agenturet, som således er det fællesskabsorgan, der bedst kan udarbejde de foranstaltninger, dette forslag lægger op til.

Opbygningen af en oversigt over de nationale regler, Kommissionens vedtagelse af den og Kommissionens fremtidige afgørelser om ækvivalens mellem visse nationale regler er de mest oplysende indikatorer for realiseringen af målene for dette forslag.

Med en ændring af artikel 14 i jernbanesikkerhedsdirektivet kan det præciseres, hvilken del af en tilladelse, der skal anerkendes gensidigt, og hvilken der er strengt betinget af det pågældende køretøjs forenelighed med den relevante infrastruktur. Den mulighed at centralisere udstedelsen af ibrugtagningstilladelser, som agenturet i så fald skulle træffe afgørelse om, er kasseret; det viser, at forslaget begrænser sig til, hvad medlemsstaterne ikke kan gennemføre ved nationale initiativer.

Forslaget er derfor i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet af følgende årsager:

Det indgår i en pakke med:

- en meddelelse
- et forslag om ændring af forordningen om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (EF nr. 881/2004)
- et forslag om omarbejdelse og sammenskrivning af interoperabilitetsdirektiverne (96/48/EF og 2001/16/EF)
- et forslag om ændring direktivet om jernbanesikkerhed (2004/49/EF).

Forslagene er udformet, så de kun ændrer det højst nødvendige.

Det foreliggende forslag har næsten ingen virkninger for Kommissionens driftsbudget. For agenturet ligger virkningerne under 2,2 mio. EUR de første fem år og falder derefter til under 0,5 mio. EUR. For de kompetente myndigheder og for erhvervslivet forventes der kun positive virkninger, eftersom hovedmålet er at forenkle proceduren for udstedelse af ibrugtagningstilladelser ved at afskaffe overflødig kontrol og slanke reglerne.

- **Valg af instrument**

Foreslået instrument: forordning.

Andre midler ville ikke være hensigtsmæssige af følgende grunde:

Det er en forordning, der skal ændres.

#### 4) BUDGETVIRKNINGER

For agenturet ligger virkningerne under 2,2 mio. EUR de første fem år og falder derefter til under 0,5 mio. EUR (se medfølgende finansieringsoversigt).

#### 5) YDERLIGERE OPLYSNINGER

- **Forenkling**

Forslaget medfører forenklinger af de administrative procedurer for både organisationer og enkeltpersoner.

Rullende materiel, som én gang er godkendt til ibrugtagning i en medlemsstat, skal i givet fald kun certificeres specielt i en anden medlemsstat, for så vidt angår supplerende nationale krav, der f.eks. følger af særtræk ved det lokale banenet.

Forslaget indgår i Kommissionens lovgivningsprogram som nr. 2006/TREN/005.

- **Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde**

Den foreslåede retsakt omhandler et emne, der er omfattet af EØS-aftalen, og den bør derfor udstrækkes til at gælde i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

- **Nærmere redegørelse for forslagens enkelte kapitler og/eller artikler**

1. Certificering af eksisterende rullende materiel (ny artikel 8a)

Agenturet skal lette certificeringsproceduren for eksisterende rullende materiel ved at udarbejde et referencedokument, som gør det muligt for hvert verificeret parameter at fastslå, hvordan de gældende nationale forskrifter svarer til hinanden, og ved at fremsætte tekniske punktudtalelser i forbindelse med konkrete projekter.

2. Nationale forskrifter (artikel 11)

Der indsendes notifikationer om nationale forskrifter inden for rammerne af både interoperabilitets- og sikkerhedsdirektiverne. De to sæt regler bør derfor sammenlignes, klassificeres og fremlægges overskueligt på agenturets websted.

3. Bemyndigede organer (artikel 13)

En undersøgelse, Kommissionen har foretaget, har vist, at kriterierne for medlemsstaternes bemyndigelse af organer med verifikationsopgaver kan fortolkes meget bredt. Det er vigtigt at vurdere virkningerne af sådanne fortolkningsforskelle og at sikre, at de ikke skaber vanskeligheder for den gensidige anerkendelse af overensstemmelsescertifikater og EF-verifikationer.

4. Interoperabilitetsvurdering af projekter, der får finansieringstilskud fra Fællesskabet (artikel 15)

Efter den nuværende regel skal agenturet efter anmodning fra Kommissionen

undersøge, om infrastrukturprojekter, som der søges om tilskud til fra Fællesskabet, lever op til interoperabilitetskravene. Her bør det tilføjes, at agenturet også kan bedømme tilskudsansøgninger om rullende materiel, så det kan udtale sig om sammenhængen i systemet.

5. Forhold mellem jernbanevirksomheder og ihændehavere af godsvogne (ny artikel 14a)

Med ikrafttrædelsen af den nye COTIF-konvention fra 1999 er kontrakter om brug af køretøjer blevet underlagt nye regler, som afløser den gamle RIV-aftale mellem jernbanevirksomheder. Efter den nye ordning skal ihændehavere ikke mere registrere deres vogne hos en jernbanevirksomhed. Jernbanesikkerhedsdirektivet skal ændres, så det definerer begrebet ihændehaver og præciserer forholdet mellem ihændehavere og jernbanevirksomheder, navnlig hvad angår vedligeholdelse. Agenturet bør vurdere dette forhold og i givet fald fremsætte henstillinger til Kommissionen.

6. Certificering af togpersonale og lokomotivførere (artikel 17)

Efter vedtagelsen af den tredje jernbanepakke bør der henvises til direktivet om certificering af togpersonale med ansvar for sikkerheden, hvor agenturet pålægges en række opgaver fra at udarbejde modeller til licenser og supplerende certifikater til at undersøge mulighederne i chipkort.

7. Agenturets opgaver mht. ERTMS (ny artikel 21a)

Udviklingen og ibrugtagningen af ERTMS-systemet har fra vedtagelsen af den anden jernbanepakke været fulgt op med en række initiativer: Der er f.eks. undertegnet en aftale mellem Kommissionen og sektorens forskellige aktører, der er oprettet en styringskomité for gennemførelsen af denne samarbejdsaftale, Kommissionen har udsendt en meddelelse om iværksættelsen af ERTMS<sup>1</sup>, der er udnævnt en europæisk koordinator<sup>2</sup> for ERTMS-projektet, som er et af de højt prioriterede projekter af fælles interesse, agenturet har fået defineret en rolle som systemmyndighed i forbindelse med de forskellige årlige arbejdsprogrammer, og på de konventionelle jernbaners område er der vedtaget en TSI om togkontrol og signaler<sup>3</sup>. På baggrund af agenturets stigende betydning som bidragsyder på dette område bør dets opgaver præciseres nærmere i denne forordning.

8. Punktuelle opgaver (ny artikel 21b)

Agenturet råder allerede nu over mange kvalificerede eksperter i interoperabilitet og sikkerhed i det europæiske jernbanesystem. De på have mulighed for at udføre punktuelle opgaver for Kommissionen, også opgaver, som der ikke er udtrykkelig hjemmel til i agenturforordningen eller i agenturets årlige arbejdsprogram. En sådan bemyndigelse er dog betinget af, at den punktuelle opgave er forenelig med agenturets mål, at der er midler til den på

---

<sup>1</sup> EUT ...  
<sup>2</sup> EUT ...  
<sup>3</sup> EUT ...

budgettet, og at agenturets andre hovedopgaver ikke forsømmes.

9. Dato for vedtagelse af arbejdsprogrammet (artikel 25, stk. 2)

Arbejdsprogrammet bør vedtages på et tidspunkt, der passer bedre med beslutningsprocessen for budgettet.

10. Oplysning om agenturets arbejdsresultater (artikel 25, stk. 3)

Arbejdsprogrammet bør specificere de forventede resultater af hver aktivitet, og hvem der skal modtage dem. Kommissionen bør også underrettes om de tekniske resultater af hver aktivitet, hvilket omfatter væsentligt mere end den almindelige rapport til alle institutionerne.

11. Bestyrelsens sammensætning (artikel 26, stk. 1)

Af praktiske grunde bør også observatørerne have en suppleant.

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING**

**om ændring af forordning (EF) nr. 881/2004 om oprettelse af et europæisk  
jernbaneagentur**

**(EØS-relevant tekst)**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>4</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet<sup>5</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>6</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>7</sup> og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004<sup>8</sup> er der oprettet et europæisk jernbaneagentur, som skal yde tekniske bidrag til realiseringen af et indre marked for jernbanesektoren i Europa. Udviklingen i EU-reglerne om interoperabilitet og sikkerhed i jernbanerne, udviklingen på markedet samt erfaringerne med agenturets virksomhed og dets forhold til Kommissionen har fremkaldt et behov for en række ændringer i forordning (EF) nr. 881/2004, herunder for at tilføje nogle opgaver.
- (2) Artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU<sup>9</sup> indfører en fælles fremgangsmåde for udstedelse af ibrugtagningstilladelser til rullende materiel. I overensstemmelse med princippet om gensidig anerkendelse er det nødvendigt at gøre det lettere at få en ibrugtagningstilladelse i en anden medlemsstat end den, hvor den første tilladelse er udstedt, ved at sætte grænser for, hvad den kompetente myndighed kan undersøge. Med dette formål bør alle gældende tekniske og sikkerhedsmæssige forskrifter i hver medlemsstat klassificeres i tre grupper, og resultaterne af denne klassificering fremlægges i et referencedokument. Agenturet får således til opgave at medvirke til denne klassifikation ved

---

<sup>4</sup> EUT C af, s..

<sup>5</sup> EUT C af, s..

<sup>6</sup> EUT C af, s..

<sup>7</sup> EUT C af, s..

<sup>8</sup> EUT L 164 af 30.4.2004. Berigtiget udgave i EUT L 220 af 21.6.2005, s. 3.

<sup>9</sup> EUT L 164 af 30.4.2004. Berigtiget udgave i EUT L 220 af 21.6.2005, s. 16.

for hvert verificeret parameter at fastslå, hvordan de gældende nationale forskrifter svarer til hinanden, og ved at fremsætte tekniske punktudtalelser i forbindelse med konkrete projekter.

- (3) Nationale forskrifter indsendes til Kommissionen under direktiv .../..EF(\*) [*direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet*] og direktiv 2004/49/EF. Grænsen mellem de to regelsæt er ikke klar, for sikkerhedsforskrifterne berører også delvis delsystemerne, som også er underlagt forskrifterne på interoperabilitetsområdet. Derfor bør de to regelsæt sammenlignes og klassificeres og derpå fremlægges overskueligt på agenturets websted.
- (4) Artikel 13 i forordning (EF) nr. 881/2004 giver agenturet beføjelse til at overvåge kvaliteten af arbejdet i de bemyndigede organer, som medlemsstaterne udpeger. En undersøgelse, Kommissionen har foretaget, viser imidlertid, at kriterierne for udpeging af disse organer kan fortolkes meget bredt. Medlemsstaternes ansvar for at udvælge de organer, der skal bemyndiges, og for det kontrolarbejde, de udfører for at verificere, at disse kriterier overholdes, skal ikke berøres, men det er vigtigt at vurdere virkningerne af sådanne fortolkningsforskelle og at sikre, at de ikke skaber vanskeligheder for den gensidige anerkendelse af overensstemmelsescertifikater og EF-verifikationserklæringer. Agenturet bør derfor have mulighed for at påtage sig en koordinerende rolle på dette område, f.eks. ved at indsamle oplysninger.
- (5) Efter artikel 15 i forordning (EF) nr. 881/2004 skal agenturet på Kommissionens anmodning vurdere visse ansøgninger om EF-finansiering af projekter til jernbaneinfrastruktur for at sikre sig at de er "interoperable". Begrebet "infrastrukturprojekt" bør udvides, så man også kan vurdere sammenhængen i systemet, f.eks. ved projekter for indførelse af ERTMS-systemet.
- (6) Som opfølgning af den internationale udvikling, særlig ikrafttrædelsen af den nye COTIF-konvention fra 1999, bør agenturet have til opgave at vurdere forholdet mellem jernbanevirksomheder og ihændehavere af rullende materiel, især hvad angår vedligeholdelse, og i givet fald at fremsætte henstillinger. Denne opgave bør ligge i forlængelse af agenturets arbejde med at certificere vedligeholdelsesværksteder.
- (7) Efter vedtagelsen af den tredje jernbanepakke<sup>10</sup> bør der henvises til direktiv .../..EF(\*) [*direktivet om certificering af togpersonale med ansvar for sikkerheden*], som tillægger agenturet flere opgaver.
- (8) Udviklingen og ibrugtagningen af ERTMS-systemet har siden vedtagelsen af den anden jernbanepakke været fulgt op med en række initiativer: Der er f.eks. undertegnet en samarbejdsaftale mellem Kommissionen og sektorens forskellige aktører, der er oprettet en styringskomité for gennemførelsen af denne samarbejdsaftale, Kommissionen har udsendt en meddelelse om iværksættelsen af ERTMS<sup>11</sup>, der er ved afgørelse ...<sup>12</sup> udnævnt en europæisk koordinator for ERTMS-projektet, som er et af de højt prioriterede projekter af fælles interesse, agenturet har fået defineret en rolle som systemmyndighed i forbindelse med de forskellige årlige arbejdsprogrammer, og på de konventionelle jernbaners område er der vedtaget en TSI om togkontrol og

---

<sup>10</sup> EUT ...

<sup>11</sup> EUT ...

<sup>12</sup> EUT ...

signaler<sup>13</sup>. På baggrund af agenturets stigende betydning som bidragyder på dette område bør dets opgaver præciseres.

- (9) Agenturet råder allerede nu over mange kvalificerede eksperter i interoperabilitet og sikkerhed i det europæiske jernbanesystem. Derfor bør agenturet kunne udføre punktuelle opgaver for Kommissionen, hvis de er forenelige med agenturets mission, med de bevilgede budgetmidler og med gennemførelsen af agenturets øvrige hovedopgaver.
- (10) Agenturets arbejdsprogram bør vedtages på et tidspunkt, der passer bedre med beslutningsprocessen for budgettet.
- (11) Agenturets arbejdsprogram bør oplyse formålet med hver aktivitet, og hvem den udføres for. Kommissionen bør også underrettes om de tekniske resultater af hver aktivitet, hvilket omfatter væsentligt mere end den almindelige rapport til alle institutionerne.
- (12) Hovedmålet for denne forordning, nemlig at udvide agenturets kommissorium, så det kan medvirke til at forenkle fællesskabsproceduren for certificering af rullende jernbanemateriel, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, og kan derfor på grund af handlingens omfang bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går forordningen ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

#### *Artikel 1*

I forordning (EF) nr. 881/2004 foretages følgende ændringer:

- (1) Som artikel 8a indsættes:

#### *"Artikel 8a*

##### Klassifikation af nationale forskrifter

1. Agenturet letter accept af rullende materiel, der i forvejen er taget i brug i én medlemsstat, i de andre medlemsstater efter fremgangsmåden i stk. 2 til 5.
2. Agenturet udarbejder skridtvis et referencedokument, der gør det muligt at sætte de nationale forskrifter, medlemsstaterne anvender ved ibrugtagning af rullende materiel, i forhold til hinanden. For hvert af de parametre, der er anført i bilag VI til direktiv 2004/49/EF, angiver dokumentet de nationale forskrifter i hver medlemsstat, og hvilken af de grupper, der er anført i det nævnte bilag, forskrifterne henhører under. Det drejer sig om forskrifter, der meddeles i henhold til artikel 16 i direktiv .../.../EF [*direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet*], forskrifter, der meddeles efter vedtagelsen af TSI'er (særlilfælde, udestående punkter, undtagelser), og forskrifter, der meddeles i henhold til artikel 8 i direktiv 2004/49/EF.

---

<sup>13</sup> EUT ...

3. For efterhånden at nedbringe antallet af nationale forskrifter i gruppe B ajourfører agenturet jævnligt referencedokumentet under medvirken fra de nationale sikkerhedsmyndigheder, der er oprettet i medfør af artikel 6, stk. 5, og sender det til Kommissionen. Første udgave af dokumentet sendes til Kommissionen, senest et år efter at denne forordning er trådt i kraft.
4. Kommissionen og, som led i behandlingen af en ansøgning om ibrugtagningstilladelse til rullende materiel, nationale sikkerhedsmyndigheder kan indhente tekniske udtalelser hos agenturet:
  - a) om ækvivalens mellem tekniske forskrifter for et eller flere parametre
  - b) om en anmodning om supplerende oplysninger, risikoanalyse eller prøve kørsel og/eller om resultater af en sådan anmodning
  - c) om begrundelsen for et afslag på tilladelse.

---

EUT ..."

- (2) I artikel 11 tilføjes følgende som stk. 4:

"4. Efter aftale med medlemsstaterne og Kommissionen fastlægger agenturet, hvordan de dokumenter, der er nævnt i stk. 1, skal fremsendes i praksis."

- (3) Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

#### Bemyndigede organer

Uden at dette berører medlemsstaternes ansvar med hensyn til de bemyndigede organer, som de udpeger, kan agenturet på Kommissionens anmodning verificere, at kriterierne for udpegelse af bemyndigede organer, der er anført i bilag VII til direktiv .../EF (\*) [*direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet*], er fulgt, og bedømme kvaliteten af disse organers arbejde. Agenturet fremsætter i givet fald en udtalelse til Kommissionen."

- (4) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

#### Interoperabilitet i jernbanesystemet

På Kommissionens anmodning undersøger agenturet interoperabiliteten i ethvert projekt for fornyelse, opgradering eller nyanlæg i jernbanesystemet, som der søges om tilskud til fra Fællesskabet. Agenturet fremsætter en udtalelse om projektets overensstemmelse med de relevante TSI'er inden for en frist, som aftales med Kommissionen ud fra projektets omfang og de disponible ressourcer. Udtalelsen skal tage fuldt hensyn til undtagelser i medfør af artikel 7 i direktiv .../EF [*direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet*]."

- (5) Som artikel 16a indsættes:

"Artikel 16a

Forholdet mellem jernbanevirksomheder og ihændehavere af godsvogne

Senest et år efter at denne forordning er trådt i kraft, vurderer agenturet forholdet mellem jernbanevirksomheder og ihændehavere af godsvogne med hensyn til vedligeholdelse, jf. direktiv 2004/49/EF, artikel 14b. Inden for samme frist forelægger agenturet Kommissionen en rapport, hvori det om nødvendigt fremsætter henstillinger om indførelse af et system for frivillig eller obligatorisk certificering af ihændehavere af godsvogne.

Agenturet vurderer navnlig følgende forhold:

- a) om ihændehaverens organisation, personale og udstyr sætter ham i stand til at vedligeholde de godsvognstyper, han råder over
- b) om ihændehaveren er i besiddelse af de oplysninger, der er nødvendige for den pågældende vedligeholdelse (særlig dossier'erne og vedligeholdelsesplanerne)
- c) om ihændehaveren har det udstyr, der er nødvendigt for at følge og føre tilsyn med godsvognenes tilstand."

- (6) I artikel 17 foretages følgende ændringer:

- (a) Overskriften og stk. 1 affattes således:

"Artikel 17

Certificering af togpersonale og faglige kompetencer

1. Agenturet udarbejder henstillinger om fastlæggelse af fælles kriterier for definition af faglige kompetencer og evaluering af det personale, der medvirker ved driften og vedligeholdelsen af jernbanesystemet. Herunder tager det hensyn til kriterierne og målene i direktiv .../EF [*direktivet om certificering af togpersonale*]<sup>14</sup>. Agenturet hører repræsentanter for arbejdsmarkedets parter i henhold til artikel 4.

- (b) Der tilføjes følgende som stk. 4:

"4. Agenturet medvirker ved gennemførelsen af direktiv .../EF [*direktivet om certificering af togpersonale*] ved at varetage alle de opgaver, det får tildelt i medfør af dette direktiv."

- (7) Artikel 18 affattes således:

---

<sup>14</sup> Indføj titel og henvisning efter vedtagelsen af tredje jernbanepakke.

## "Artikel 18

### Registrering af rullende materiel

Agenturet udarbejder en standardformular til en registreringsansøgning og fælles specifikationer for det nationale køretøjsregister, jf. artikel 14 i direktiv .../EF [*direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet*], og retter henstilling til Kommissionen herom."

(8) I artikel 19 foretages følgende ændringer:

(a) I stk. 1 indsættes som litra e):

"e) de tekniske forskrifter, som medlemsstaterne har indsendt underretning om i medfør af artikel 16, stk. 3, og artikel 17, stk. 2, i direktiv .../EF [*direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet*]."

(b) Der tilføjes følgende som stk. 5:

"5. Databaser i medfør af denne artikel og artikel 11 udvikles, så der er sammenhæng mellem dem, navnlig hvad angår de nationale forskrifter."

(9) Kapitel 4 ændres således:

(a) Overskriften på kapitel IV affattes således:

"SÆRLIGE OPGAVER"

(10) Der indsættes følgende som artikel 21a og artikel 21b:

#### *Artikel 21a*

#### ERTMS

1. Agenturet påtager sig rollen som systemmyndighed under udviklingen og indførelsen af det europæiske trafikstyringssystem for jernbaner, ERTMS (European Rail Traffic Management System). Med dette formål varetager det de opgaver, der er anført i stk. 2 til 5.
2. Agenturet tilrettelægger en procedure for forvaltning af anmodninger om ændringer til ERTMS-systemets specifikationer.
3. Agenturet bistår Kommissionen med overgangen til ERTMS og med samordningen af arbejdet på at installere ERTMS langs de transeuropæiske transportkorridorer.
4. Agenturet fører i samarbejde med de bemyndigede organer og de nationale sikkerhedsmyndigheder tilsyn med anvendelsen af procedurerne for EF-verifikation og ibrugtagning i forbindelse med enkeltprojekter, navnlig for at vurdere den tekniske forenelighed mellem infrastrukturanlæg og rullende materiel, hvis udstyr stammer fra forskellige producenter. I givet fald fremsætter agenturet henstillinger til Kommissionen om, hvad der bør gøres.

5. Agenturet udarbejder en strategi for forvaltningen af de forskellige versioner af ERTMS for at sikre, at infrastruktur og rullende materiel, der er udstyret med forskellige versioner, er teknisk og driftsmæssigt forenelige.

*Artikel 21b*

Andre opgaver

Agenturet løser efter aftale med Kommissionen eller på dennes anmodning punktuelle opgaver, der bidrager til realiseringen af dets mål, jf. artikel 1, selvom disse opgaver ikke er udtrykkeligt foreskrevet i denne forordning eller i arbejdsprogrammet, jf. artikel 25, stk. 2, litra c)."

- (11) I artikel 25 foretages følgende ændringer:

- (a) Stk. 2, litra c), affattes således:

"c) vedtager under hensyntagen til Kommissionens udtalelse senest den 30. november hvert år agenturets arbejdsprogram for det kommende år og sender det til medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen. Arbejdsprogrammet vedtages med forbehold af Fællesskabets årlige budgetprocedure. Hvis Kommissionen erklærer sig uenig i arbejdsprogrammet, inden 15 dage efter at det er vedtaget, gennemgår bestyrelsen det på ny og vedtager det, eventuelt med ændringer, inden for en frist på to måneder ved en andenbehandling enten med to tredjedeles flertal, inklusive Kommissionens repræsentanter, eller med enstemmighed blandt medlemsstaternes repræsentanter"

- (b) Der tilføjes følgende som stk. 3:

"3. Agenturets arbejdsprogram beskriver formålet med hver aktivitet. Generelt aflægges der rapport til Kommissionen om hver aktivitet og/eller hvert resultat.

- (12) Artikel 26, stk. 1, affattes således:

"1. Bestyrelsen består af en repræsentant for hver medlemsstat og fire repræsentanter for Kommissionen samt seks repræsentanter uden stemmeret, idet sidstnævnte repræsentanter følger følgende grupper på europæisk plan:

- a) jernbanevirksomhederne
- b) infrastrukturforvalterne
- c) jernbaneindustrien
- d) fagforeningerne
- e) passagererne
- f) banegodstransportens kunder.

For hver af disse kategorier udpeger Kommissionen en repræsentant og en suppleant ud fra en liste med fire navne, der indstilles af deres respektive europæiske organisationer.

Bestyrelsesmedlemmerne udpeges på grundlag af deres relevante erfaring og sagskundskab."

(13) Artikel 36, stk. 1, affattes således:

"1. Når europæiske lande og lande, der er omfattet af EU's naboskabspolitik<sup>15</sup>, har indgået aftaler med Fællesskabet om at vedtage og anvende fællesskabsretten på denne forordnings gyldighedsområde, kan de deltage i agenturets arbejde."

#### Artikel 2

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den.

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

---

<sup>15</sup> Se Kommissionens meddelelse KOM(2004) 373 endelig af 12.5.2004.

## **FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET**

### **1. FORSLAGETS BETEGNELSE**

Forslag om ændring af forordning 881/2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur.

Dette forslag er en del af en pakke, som desuden omfatter:

- en meddelelse
- et forslag om sammenlægning/omarbejdelse af direktiverne om jernbanesystemets interoperabilitet (96/48/EF og 2001/16/EF)
- et forslag om ændring af direktivet om jernbanesikkerhed (2004/49/EF)
- et sammendrag af konsekvensanalyserapporten.

### **2. ABM/ABB-RAMME (AKTIVITETSBASERET FORVALTNING/AKTIVITETSBASERET BUDGETTERING)**

Afsnit 06: Energi og transport.

Budgetkapitel 06 02: Land-, sø- og lufttransport.

### **3. BUDGETPOSTER**

#### **3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B.A-poster)):**

Budgetpost 06 02 08 01 - Det Europæiske Jernbaneagentur – Støtte vedrørende afsnit I og II (administrative udgifter)

Budgetpost 06 02 08 02 - Det Europæiske Jernbaneagentur – Støtte vedrørende afsnit III (driftsudgifter)

#### **3.2. Foranstaltningens og de finansielle virkningers varighed:**

Da visse opgaver er fortløbende, er varigheden ubegrænset.

### 3.3. Budgetoplysninger:

Budgetpost	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlandene	Udgiftsområde i de finansielle overslag
	IOU	OB <sup>16</sup>				
06.020801	IOU	OB <sup>16</sup>	NEJ	JA	NEJ	Nr. 3 Interne politikker (2000-2006) / Nr. 1a Konkurrencevne for vækst og beskæftigelse (2007-2013)
06.020802	IOU	OB	NEJ	JA	NEJ	Nr. 3 Interne politikker (2000-2006) / Nr. 1a Konkurrencevne for vækst og beskæftigelse (2007-2013)

## 4. SAMMENFATNING AF RESSOURCERNE

### 4.1. Finansielle ressourcer

#### 4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftstype	Punkt		År n <sup>17</sup>	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.	I alt

#### Driftsudgifter<sup>18</sup>

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1.	a	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	i.r.
Betalingsbevillinger (BB)		b	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	i.r.

#### Administrative udgifter inden for referencebeløbet<sup>19</sup>

<sup>16</sup> Opdelte bevillinger.

<sup>17</sup> År *n* er det første år, hvor ændringerne i nærværende finansieringsoversigt til forslaget finder anvendelse, dvs. det første år efter budgetmyndighedens to parter vedtagelse af disse ændringer.

<sup>18</sup> Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i afsnit xx.

<sup>19</sup> Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

**SAMLET REFERENCEBELØB**

<b>Forpligtelsesbevillinger</b>		a + c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	i.r.
<b>Betalingsbevillinger</b>		b + c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	i.r.

**Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet<sup>20</sup>**

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5.	d							i.r.
Andre administrative udgifter end udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6.	e							

**Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen**

<b>FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer</b>		a + c + d + e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	i.r.
<b>BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer</b>		b + c + d + e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	i.r.

**Samfinansiering**

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering fra flere organer):

i mio. EUR (tre decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.	I alt
.....	f							
<b>FB I ALT, inkl. samfinansiering</b>	<b>a + c + d + e + f</b>							

<sup>20</sup> Udgifter inden for kapitel xx 01, undtagen artikel xx 01 04 og xx 01 05.

#### 4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering.
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag.
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale<sup>21</sup> (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

#### 4.1.3. Finansielle virkninger på indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne.
- Forslaget har finansielle virkninger - Virkningerne på indtægterne er som følger:

i mio. EUR (en decimal)

		Forud for foranstaltningen [År n - 1]	Efter foranstaltningens iværksættelse					
Budgetpost	Indtægter		År n	[n + 1]	[n + 2]	[n + 3]	[n + 4]	[n + 5] <sup>22</sup>
	a) Indtægter i absolutte tal							
	b) Ændringer i indtægterne	Δ						

#### 4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (herunder tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) - se nærmere under punkt 8.2.1.

Årlige behov	År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 og ff.
Personaleressourcer i alt						

Vedtagelsen af nærværende forslag får ingen konsekvenser for personalet i GD TREN, som overvåger agenturets arbejde.

<sup>21</sup> Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

<sup>22</sup> Indsæt flere kolonner, hvis foranstaltningen varer længere end 6 år.

## 5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

### 5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller langt sigt

Agenturets nye aktiviteter er nødvendige på kort sigt, både med hensyn til den gensidige anerkendelse af lokomotiver og med hensyn til certificeringen af lokomotivførere.

For så vidt angår den gensidige anerkendelse af lokomotiver, opfordres agenturet til at forenkle proceduren for certificering af eksisterende rullende materiel ved at udvikle et referenceinstrument, som gør det muligt for hver enkelt kontrolleret parameter at fastslå, hvorvidt de gældende nationale regler er i overensstemmelse hermed, og ved at fremsætte punktuelle tekniske udtalelser i forbindelse med konkrete projekter.

I forlængelse af vedtagelsen af den tredje jernbanepakke<sup>23</sup> omfatter direktivet om certificering af togpersonale, som er betroet sikkerhedsopgaver,<sup>24</sup> yderligere opgaver, som agenturet skal varetage, lige fra udarbejdelsen af standardmodeller for certifikater og supplerende attester til undersøgelsen af muligheden for at anvende chipkort.

### 5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslaget sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Høj merværdi takket være anvendelsen af strukturer og kvalificeret personale, der allerede er delvist til rådighed, og metoder, som allerede har bevist deres værd (f.eks. anvendelse af de nationale sikkerhedsmyndigheders allerede eksisterende net, som allerede er operationelle).

### 5.3. Forslagets mål, forventede resultater og øvrige indikatorer set i forbindelse med ABM-rammen

Operationelt mål nr. 1: gensidig anerkendelse af lokomotiver (det primære mål med denne pakke):

- Mål: At øge antallet af nationale regler, som er omfattet af bestemmelserne om gensidig anerkendelse.
- Resultat: At mindske langsommeligheden i forbindelse med procedurer for godkendelse af lokomotiver.
- Indikator: Antallet af lokomotiver, der idriftsættes uden for oprindelsesstaten.

Operationelt mål nr. 2: certificering af lokomotivførere (tredje jernbanepakke):

Mål og resultat: At udarbejde standardmodeller for certifikater og registerspecifikationer.

- Indikator: Antallet af lokomotivførere, der certificeres i overensstemmelse med direktivet om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog.

Operationelt mål nr. 3: diverse opgaver

Se punkt 8.2.2.

---

<sup>23</sup> EUT .....

<sup>24</sup> EUT ..... og tjek titlen.

#### 5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

**X** *Central forvaltning*

direkte af Kommissionen

**X** indirekte ved delegation til:

forvaltningsorganer

**X** organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen

nationale organer/organer med forpligtelse til offentlig tjeneste

*Fælles eller decentral forvaltning*

med medlemsstaterne

med tredjelande

*Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)*

## 6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

### 6.1. Overvågningssystem

Hvert år overvåges og evalueres Det Europæiske Jernbaneagentur i den almindelige årsberetning (for det forgangne år) og i arbejdsprogrammet (for det kommende år). Disse dokumenter godkendes af agenturets bestyrelse og sendes til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen, Revisionsretten og medlemsstaterne.

### 6.2. Evaluering

#### 6.2.1. Forudgående evaluering

Under den lovforberedende høring blev flere muligheder drøftet og evalueret i samarbejde med medlemsstaternes repræsentanter og sektorens repræsentative organisationer. Agenturet blev ligeledes hørt. Der findes en meget detaljeret konsekvensanalyserapport på Kommissionens websted, og nærværende forslag er vedlagt et sammendrag heraf.

#### 6.2.2. Forholdsregler efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (konklusioner, der kan drages af lignende tidligere erfaringer)

Der blev foretaget en revision af agenturet i september 2006, og mens dette forslag affattes, er en række korrigerende foranstaltninger under udarbejdelse.

### 6.2.3. *Regler for fremtidige evalueringer og deres hyppighed*

Ud over den kontrol og revision, Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og Revisionsretten forestår, indeholder artikel 43 i forordningen om agenturet bestemmelser om, at Kommissionen skal foretage en evaluering af agenturet (resultater, arbejdsmetoder) fem år efter agenturets oprettelse, dvs. omkring 2010.

## **7. Forholdsregler mod svig**

Den administrerende direktør forestår gennemførelsen af agenturets budget. Hvert år forelægger han et detaljeret regnskab for det forgangne år med agenturets indtægter og udgifter for Kommissionen, Revisionsretten og agenturets bestyrelse. Derudover har Kommissionens interne revisor de samme beføjelser over for Det Europæiske Jernbaneagentur, som han har over for Kommissionens afdelinger, og agenturet har et internt revisionssystem i lighed med Kommissionens.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF), og den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 om interne undersøgelser, der foretages af OLAF, finder ubegrænset anvendelse på Det Europæiske Jernbaneagentur.

## 8. RESSOURCER

### 8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslaget mål

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

(Angiv mål, foranstaltninger og output)	Type output	Gennemsnitlig omkostning	År $n$ <sup>25</sup>		År $n + 1$		År $n + 2$		År $n + 3$		År $n + 4$		År $n + 5$ og ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL nr. 1 <sup>26</sup> (gensidig anerkendelse af rullende materiel)																
I ALT			1,18	1,68	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	1,18	0,185		
Afsnit I			0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,488	0,122		
Afsnit II			0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,052	0,013		
Afsnit III			0,64	1,14	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,64	0,05		
OPERATIONELT MÅL nr. 2 (certificering)																

<sup>25</sup> År  $n$  er det første år, hvor ændringerne i nærværende finansieringsoversigt til forslaget finder anvendelse, dvs. det første år efter budgetmyndighedens to parter vedtagelse af disse ændringer.

<sup>26</sup> Som beskrevet i afsnit 5.3 og 8.2.2.

af lokomotivførere )																
I ALT			0,37		0,37		0,37		0,37		0,37		0,160			
Afsnit I			0,244		0,244		0,244		0,244		0,244		0,122			
Afsnit II			0,026		0,026		0,026		0,026		0,026		0,013			
Afsnit III			0,1		0,1		0,1		0,1		0,1		0,025			
OPERATIONELT MÅL nr. 3 (diverse opgaver)																
I ALT			0,135		0,135		0,135		0,135		0,135		0,135			
Afsnit I			0,122		0,122		0,122		0,122		0,122		0,122			
Afsnit II			0,013		0,013		0,013		0,013		0,013		0,013			
Afsnit III																
SAMLEDE OMKOSTNINGER			1,685		2,185		1,685		1,685		1,685		0,48			

## 8.2. Administrative udgifter

### 8.2.1.a. Personaleressourcer - antal og type (GD TREN)

Stillings typer		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer ( <b>antal stillinger/fuldtidsækvivalenter</b> )					
		År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	År n + 4	År n + 5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte <sup>27</sup> (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personale, der finansieres <sup>28</sup> over art. XX 01 02							
Andet personale, der finansieres <sup>29</sup> over art. XX 01 04/05							
<b>I ALT</b>							

Vedtagelsen af nærværende forslag får ingen konsekvenser for personalet i GD TREN, som overvåger agenturets arbejde.

### 8.2.1.b. Personaleressourcer - antal og type (Det Europæiske Jernbaneagentur)

I forhold til tabellen over personaleressourcer, der fremgår af det foreløbige budgetforslag 2007, skal der for årene n til n+4 tilføjes 7 AD8-stillinger, og for årene n+5 og fremad skal der tilføjes en AD8-stilling. Oprettelsen af disse supplerende stillinger begrundes nedenfor.

### 8.2.2. Opgavebeskrivelse

Bemærk! I det følgende beskrives agenturets opgaver og ikke de opgaver, der påhviler DG TREN E2, som overvåger agenturets arbejde.

#### Operationelt mål nr. 1: gensidig anerkendelse af rullende materiel

Udvikling af referenceinstrumentet, som omfatter samtlige nationale regler for rullende materiel

- Klassificering og sammenligning af disse regler
- Samordning af arbejdet i de nationale myndigheders net med henblik på at mindske antallet af nationale regler

<sup>27</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>28</sup> Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

<sup>29</sup> Udgifter, der ER medtaget i referencebeløbet.

- Offentliggørelse af en tabel over de nationale reglers overensstemmelse
- Udarbejdelse af en teknisk udtalelse på de nationale sikkerhedsmyndigheders og Kommissionens foranledning
- Udarbejdelse af henstillinger vedrørende Kommissionens beslutninger, som har til formål at mindske antallet af nationale regler og øge antallet af regler, der er omfattet af bestemmelserne om gensidig anerkendelse

Til dette operationelle mål er der brug for:

- Fire ekstra eksperter de første fem år og derefter en ekspert pr. år. En A8 koster i gennemsnit 0,122 mio. EUR under afsnit I og 0,013 mio. EUR under afsnit II.
- Derudover er der brug for 100.000 EUR om året til arbejdsgruppen de første fem år og derefter 50.000 EUR om året (afsnit III).
- Til oversættelse af en del af de nationale regler er der brug for 540.000 EUR om året i de kommende fem år (afsnit III).
- Desuden skal der udvikles en specifik hardware/software til 500.000 EUR det andet år (afsnit III).

#### Operationelt mål nr. 2: certificering af lokomotivførere (tredje jernbanepakke)

Henstillinger vedrørende standardmodeller for certifikater og supplerende harmoniserede attester

- Henstillinger vedrørende fællesskabskoderne i certifikatkategoriene
- Udkast til specifikationer vedrørende registre over lokomotivførere
- Samarbejde med medlemsstaternes kompetente myndigheder for at sikre registrenes interoperabilitet
- Rapport om det øvrige personale, der varetager sikkerhedsrelaterede opgaver
- Rapport om direktivets gennemførelse
- Rapport om anvendelsen af chipkort

Til dette operationelle mål er der brug for:

- To ekstra eksperter de første fem år og derefter en ekspert om året (afsnit I og II).
- Derudover er der brug for 100.000 EUR om året de første fem år (50.000 EUR til arbejdsgruppen, 50.000 EUR til undersøgelser) og derefter 25.000 EUR om året til arbejdsgruppen (afsnit III).

### Operationelt mål nr. 3: diverse opgaver

Opgaver knyttet til ERTMS: systemmyndighed, forvaltning af specifikationer, håndtering af sameksistensen af forskellige udgaver i nettet, støtte til koordineringen af ERTMS' udbredelse langs korridorer

- Udvikling af fællesskabskriterier for certificering af ihændeavere af godsvogne i forlængelse af arbejdet med certificering af vedligeholdelsesværksteder
- Udarbejdelse af vejledning i anvendelse af infrastrukturregistret og registret over rullende materiel
- Osv.

Til disse opgaver er der brug for en ekspert om året ud over de til rådighed stående ressourcer (afsnit I og II).

#### 8.2.3. *Kilde til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)*

Bemærk! Der er tale om personale fra GD TREN E2, som overvåger agenturets omhandlede aktiviteterX Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges

- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, der skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

#### 8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)*

i mio. EUR (tre decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	År n + 4	År n + 5 og ff.	I ALT
<b>1. Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)</b>							
Forvaltningsorganer <sup>30</sup>							

<sup>30</sup> Der skal henvises til den specifikke finansieringsoversigt for det eller de pågældende forvaltningsorganer.

Anden teknisk og administrativ bistand							
- intern							
- ekstern							
<b>Teknisk og administrativ bistand i alt</b>							

8.2.5. *Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (tre decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	År n + 4	År n + 5 og ff.
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte <sup>31</sup> (XX 01 01)						
Personale finansieret over art. XX 01 02 (hjelpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.)  (oplys budgetpost)						
<b>Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet</b>						

Beregning – *tjenestemænd og midlertidigt ansatte*

Beregning - *personale, der finansieres over art. XX 01 02*

<sup>31</sup> Gennemsnitlig udgift til en A-tjenestemand ved n=2008 og 2 % om året.

8.2.6. *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n	År n + 1	År n + 2	År n + 3	År n + 4	År n + 5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser							
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer							
XX 01 02 11 03 - Udvalg <sup>32</sup>							
XX 01 02 11 04 - Undersøgelser og høringer							
XX 01 02 11 05 - Informationssystemer							
<b>2. Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)</b>							
<b>3. Andre udgifter af administrativ karakter</b> (angiv hvilke, herunder budgetpost)							
<b>Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)</b>							

Beregning - *Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

Personale- og administrationsbehovene dækkes af det forvaltende generaldirektorats bevilling i forbindelse med den årlige budgetfordeling.

<sup>32</sup> Oplys, hvilken type udvalg det drejer sig om, og hvilken gruppe det tilhører.