Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►B **ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 881/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY**

z dnia 29 kwietnia 2004 r.

ustanawiające Europejską Agencję Kolejową

(Rozporządzenie w sprawie Agencji)

(Dz.U. L 164 z 21.6.2004, str. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1335/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r.	L 354	51	31.12.2008

▼B

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 881/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 29 kwietnia 2004 r.

ustanawiające Europejską Agencję Kolejową

(Rozporządzenie w sprawie Agencji)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Unię Europejską, w szczególności jego art. 71 ust. 1,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([3]),

działając zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu ([4]), w świetle wspólnego tekstu przyjętego przez Komitet Pojednawczy w dniu 23 marca 2004 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Stopniowe ustanawianie europejskiego obszaru kolejowego bez granic wymaga podjęcia przez Unię działań w zakresie uregulowań technicznych dla kolei, uwzględniając zarówno aspekty techniczne, jak i aspekty bezpieczeństwa, które są nierozerwalnie ze sobą związane.

(2) Dyrektywa 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei Wspólnoty ([5]) przewiduje stopniowe poszerzanie praw dostępu do infrastruktury dla każdego licencjonowanego wspólnotowego przewoźnika kolejowego, który zamierza obsługiwać przewozy towarowe.

(3) Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 lipca 1995 r. w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym ([6]) zakłada, że przewoźnicy kolejowi powinni posiadać licencję, a licencja wydana przez jedno z Państw Członkowskich jest ważna w całej Wspólnocie.

(4) Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i przyznawanie świadectw bezpieczeństwa ([7])

([1]) Dz.U. C 126 E z 28.5.2002, str. 323.
([2]) Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 131.
([3]) Dz.U. C 66 z 19.3.2003, str. 5.
([4]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 14 stycznia 2003 r. (Dz.U. C 38 E z 12.2.2004, str. 135), wspólne stanowisko Rady z dnia 26 czerwca 2003 r. (Dz.U. C 270 E z 11.11.2003, str. 48) i stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 23 października 2003 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 22 kwietnia 2004 r. i decyzja Rady z dnia 26 kwietnia 2004 r.
([5]) Dz.U. L 237 z 24.8.1991, str. 25. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1).
([6]) Dz.U. L 143 z 27.6.1995, str. 70. Dyrektywa zmieniona dyrektywą 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 26).
([7]) Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29. Dyrektywa zmieniona decyzją Komisji 2002/844/WE (Dz.U. L 289 z 26.10.2002, str. 30).

▼B

ustanawia nowe ramy dla stworzenia europejskiego obszaru kolejowego bez granic.

(5) Różnice techniczne i operacyjne między systemami kolejowymi Państw Członkowskich spowodowały podział narodowych rynków kolejowych, co uniemożliwiło rozwój sektora kolejowego na skalę europejską. Dyrektywa Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości [1] oraz dyrektywa 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych [2] określiły zasadnicze wymagania i ustanowiły mechanizm definiowania obowiązkowych technicznych specyfikacji interoperacyjności.

(6) Równoczesna realizacja celów bezpieczeństwa i interoperacyjności wymaga intensywnej pracy technicznej, prowadzonej przez wyspecjalizowaną organizację. Dlatego należy stworzyć, w istniejących ramach instytucjonalnych i z uwzględnieniem równowagi sił wewnątrz Wspólnoty, agencję europejską odpowiedzialną za bezpieczeństwo i interoperacyjność kolei (nazywaną dalej Agencją). Powstanie takiej Agencji umożliwi łączne rozpatrywanie celów bezpieczeństwa i interoperacyjności dla kolei europejskich, na wysokim poziomie wiedzy, i w ten sposób przyczyni się do rewitalizacji kolei i realizacji ogólnych celów wspólnej polityki transportowej.

(7) By promować ustanowienie europejskiego obszaru kolejowego bez granic i by ożywić sektor kolejowy równolegle z umacnianiem jego zasadniczych korzyści w zakresie bezpieczeństwa, Agencja przyczynia się do rozwoju prawdziwej europejskiej kultury kolejowej i ustanawia istotne narzędzia dialogu, konsultacji i wymiany między wszystkimi podmiotami sektora kolejowego, z poszanowaniem dla ich indywidualnych kompetencji.

(8) Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei Wspólnoty [3] zapewnia rozwój wspólnych wskaźników, celów i metod bezpieczeństwa. Rozwijanie tych narzędzi wymaga niezależnej wiedzy technicznej.

(9) W celu uproszczenia procedur wydawania świadectw bezpieczeństwa dla przewoźników kolejowych ważne jest stworzenie jednolitego formularza świadectw certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa i jednolitych wniosków dotyczących ubiegania się o świadectwa bezpieczeństwa.

(10) Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei przewiduje dokonanie oceny krajowych standardów bezpieczeństwa z punktu widzenia bezpieczeństwa i interoperacyjności. W tym celu niezbędne jest uzyskanie opinii opracowanej na podstawie niezależnej i bezstronnej ekspertyzy.

(11) W zakresie bezpieczeństwa należy zapewnić możliwie dużą przejrzystość oraz skuteczność przepływu informacji. Analiza wyników, w oparciu o wspólne wskaźniki, łącząca wszystkie podmioty sektora, jeszcze nie powstała i należy ją dopiero przeprowadzić. Odnośnie do danych statystycznych niezbędna jest bliska współpraca z Eurostat.

(12) Krajowe władze do spraw bezpieczeństwa kolei, organy regulacyjne i inne władze krajowe powinny mieć możliwość zlecania

---

[1] Dz.U. L 235 z 17.9.1996, str. 6. Dyrektywa zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

[2] Dz.U. L 110 z 20.4.2001, str. 1.

[3] Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 16.

▼B

opracowania niezależnych opinii technicznych kiedy potrzebują informacji dotyczących kilku Państw Członkowskich.

(13) Dyrektywa 2001/16/WE przewiduje, że pierwsza grupa specyfikacji technicznych interoperacyjności (TSI) musi być przygotowana nie później niż do dnia 20 kwietnia 2004 r. Komisja udzieliła mandatu na wykonanie tego zadania Europejskiemu Stowarzyszeniu na rzecz Interoperacyjności Kolei (AEIF), grupującemu producentów sprzętu kolejowego, zarządców infrastruktury i operatorów kolejowych. Należy podjąć kroki w celu wykorzystania doświadczenia uzyskanego przez specjalistów branżowych w kontekście AEIF. Ciągłość prac i rozwój TSI wymagają stałego zaplecza technicznego.

(14) Należy poprawić poziom interoperacyjności sieci transeuropejskiej, a nowe projekty inwestycyjne wybierane do współfinansowania przez Wspólnotę powinny być zgodne z celem interoperacyjności ustalonym w decyzji nr 1692/96/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej ([1]).

(15) W celu zapewnienia ciągłości grupy robocze ustanowione przez Agencję powinny polegać, zgodnie z założeniami, na składzie AEIF, uzupełnianym przez dodatkowych członków.

(16) Utrzymanie taboru kolejowego jest istotnym elementem systemu bezpieczeństwa. Nie istnieje rzeczywisty rynek europejski utrzymania sprzętu kolejowego, co wynika z braku systemu certyfikacji warsztatów naprawczych. Sytuacja ta powoduje dodatkowy wzrost kosztów sektora i skutkuje „wożeniem powietrza". Należy więc stopniowo rozwijać europejski system certyfikacji warsztatów naprawczych.

(17) Kwalifikacje zawodowe maszynistów są ważnym czynnikiem bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w Europie. Są też warunkiem wstępnym wolnego przepływu siły roboczej w branży kolejowej. Problem ten powinien być przeanalizowany przy uwzględnieniu istniejących ram dialogu społecznego. Agencja musi zapewnić wsparcie techniczne niezbędne dla uwzględnienia tego aspektu na szczeblu europejskim.

(18) Prowadzenie rejestrów jest przede wszystkim aktem uznania zdolności taboru kolejowego do działania w określonych warunkach. Rejestry powinny być prowadzone w sposób przejrzysty i niedyskryminujący, w zakresie kompetencji władz publicznych. Agencja powinna zapewnić wsparcie techniczne w celu ustanowienia systemu prowadzenia rejestrów.

(19) W celu zapewnienia możliwie dużej przejrzystości i równego dla wszystkich dostępu do odpowiedniej informacji dokumenty przewidziane dla procesu interoperacyjności powinny być dostępne publicznie. To samo dotyczy świadectw certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa. Agencja powinna zapewnić skuteczne środki wymiany takich dokumentów.

(20) Promowanie innowacyjności w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei jest ważnym zadaniem, do którego Agencja będzie zachęcać. Jakakolwiek pomoc finansowa udzielana w ramach działalności Agencji w tym zakresie nie powinna prowadzić do wypaczeń na rynku.

(21) W celu właściwego wykonywania swoich zadań Agencja powinna posiadać osobowość prawną i autonomiczny budżet, finansowany głównie przez Wspólnotę. W celu zapewnienia Agencji niezależności jej zarządzania, oraz w sprawach opiniowania i zaleceń jej dotyczących, dyrektor wykonawczy powinien

([1]) Dz.U. L 228 z 9.9.1996, str. 1. Decyzja zmieniona decyzją nr 1346/2001/WE (Dz.U. L 185 z 6.7.2001, str. 1).

▼B

ponosić pełną odpowiedzialność, a personel Agencji powinien być niezależny.

(22) Aby Agencja mogła skutecznie wykonywać swoje zadania, Państwa Członkowskie i Komisja powinny być reprezentowane w Radzie Administracyjnej z uprawnieniami niezbędnymi do opracowania budżetu, weryfikacji jego wdrażania, przyjmowania odpowiednich zasad finansowych, ustanawiania przejrzystych procedur dla procesu decyzyjnego Agencji, przyjmowania jej programów prac, uchwalania budżetu, określania polityki w zakresie wizyt w Państwach Członkowskich i nominowania dyrektora wykonawczego.

(23) Aby zagwarantować przejrzystość decyzji Rady Administracyjnej, przedstawiciele zainteresowanych sektorów powinni wziąć udział w debatach, ale bez prawa głosu, zastrzeżonego dla przedstawicieli władz publicznych, które są poddane demokratycznej kontroli. Przedstawiciele branży powinni być wyznaczeni przez Komisję, na podstawie swojego przedstawicielstwa na poziomie europejskim dla przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury, przemysłu kolejowego, związków zawodowych, klientów przewozów towarowych i pasażerskich.

(24) Prace Agencji powinny być przejrzyste. Należy zapewnić skuteczną kontrolę przez Parlament Europejski, i w tym celu musi on mieć możliwość przesłuchania dyrektora wykonawczego Agencji. Agencja powinna także stosować odpowiednie prawo wspólnotowe dotyczące publicznego dostępu do dokumentów.

(25) Na przestrzeni minionych lat, im więcej stworzono zdecentralizowanych agencji, tym władze budżetowe zwracały większą uwagę na usprawnienie przejrzystości i kontroli nad zarządzaniem funduszami Wspólnoty udzielanym tym agencjom, w szczególności dotyczących składek budżetowych, kontroli finansowej, umarzania zadłużenia, wymiaru emerytur i składek na ubezpieczenie społeczne oraz wewnętrznej procedury budżetowej (kodeks postępowania). W podobny sposób rozporządzenie (WE) nr 1073/1999 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 maja 1999 r. dotyczące dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) ([1]) powinno być stosowane bez ograniczeń w stosunku do Agencji, która powinna przystąpić do Międzyinstytucjonalnego porozumienia z dnia 25 maja 1999 r. zawartego między Parlamentem Europejskim, Radą Unii Europejskiej i Komisją Wspólnot Europejskich, dotyczącego wewnętrznych dochodzeń prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) ([2]).

(26) Ponieważ cel proponowanych działań, czyli ustanowienie wyspecjalizowanego organu mającego formułować wspólne rozwiązania w sprawach dotyczących bezpieczeństwa kolei i interoperacyjności, nie może być w wystarczającym stopniu zrealizowane przez Państwa Członkowskie, może więc być — z powodu kolektywnego charakteru prac do wykonania — lepiej zrealizowany na szczeblu wspólnotowym, Wspólnota może ona podjąć działania zgodne z zasadą pomocniczości, ustanowioną w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, ujętą w tym samym artykule, przepis ten nie wychodzi poza zakres niezbędny do osiągnięcia tego celu.

([1]) Dz.U. L 136 z 31.5.1999, str. 1.
([2]) Dz.U. L 136 z 31.5.1999, str. 15.

▼B

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ 1

ZASADY

Artykuł 1

Ustanowienie Agencji i jej cele

Niniejsze rozporządzenie ustanawia Europejską Agencję Kolejową, zwaną dalej „Agencją”.

Głównym celem Agencji jest współdziałanie, w sprawach technicznych, we wdrażaniu prawodawstwa wspólnotowego zmierzającego do polepszenia konkurencyjnej pozycji sektora kolejowego poprzez zwiększanie poziomu interoperacyjności systemów kolejowych oraz w rozwijaniu wspólnego podejścia do bezpieczeństwa w europejskim systemie kolejowym, celem wsparcia budowy europejskiego obszaru kolejowego bez granic, gwarantującego wysoki poziom bezpieczeństwa.

Realizując te cele, Agencja powinna w pełni uwzględnić proces rozszerzenia Unii Europejskiej oraz szczególne ograniczenia odnoszące się do połączeń kolejowych z państwami trzecimi.

Agencja ma wyłączną odpowiedzialność w kontekście funkcjonowania i uprawnień jej przydzielonych.

▼M1

Artykuł 2

Rodzaje działań Agencji

Agencja może:

a) wydawać zalecenia dla Komisji dotyczące stosowania art. 6, 7, 9b, 12, 14, 16, 16a, 16b, 16c, 17 i 18; oraz

b) wydawać opinie przeznaczone dla Komisji, zgodnie z art. 9a, 10, 13 i 15, oraz dla odpowiednich organów w Państwach Członkowskich, zgodnie z art. 10.

▼B

Artykuł 3

Skład grup roboczych

►M1 1. Do sporządzenia zaleceń określonych w art. 6, 7, 9b, 12, 14, 16, 17 i 18 Agencja powołuje określoną ilość grup roboczych. ◄ Grupy robocze powinny przyjąć za podstawę doświadczenie i wiedzę specjalistów sektora kolejowego, a zwłaszcza doświadczenie zgromadzone przez Europejskie Stowarzyszenie ds. Interoperacyjności Kolei (AEIF), z jednej strony, oraz doświadczenie kompetentnych władz krajowych, z drugiej. Agencja zapewnia, że jej grupy robocze są kompetentne i reprezentatywne i że posiadają one odpowiednią reprezentację działów przemysłu i tych użytkowników, których będą dotyczyć środki, jakie może zaproponować Komisja na podstawie przekazywanych do niej zaleceń przez Agencję. Praca grup roboczych powinna być przejrzysta.

Tam, gdzie prace wymienione w art. 6, 12 16 i 17 mają bezpośredni wpływ na warunki pracy, zdrowie i bezpieczeństwo pracowników przemysłowych, tam przedstawiciele związków zawodowych powinni uczestniczyć w odpowiednich pracach grup roboczych.

2. Agencja przedstawia uchwalony program prac reprezentatywnym organom sektora kolejowego, działającym na poziomie europejskim.

▼B

Lista tych organów powinna zostać przedstawiona przez Komitet powołany na podstawie art. 21 dyrektywy 96/48/WE. Każdy organ i/lub grupa organów powinny przedstawić Agencji listę najbardziej wykwalifikowanych ekspertów uprawnionych do reprezentowania ich w każdej grupie roboczej.

▼M1

3. Krajowe organy bezpieczeństwa, określone w art. 16 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei lub, zależnie od tematu, właściwe organy krajowe wyznaczają swoich przedstawicieli w tych grupach roboczych, w których chcą uczestniczyć.

▼B

4. Agencja może, jeśli to konieczne, uzupełnić grupy robocze o niezależnych ekspertów uważanych za osoby kompetentne w przedmiotowej dziedzinie.

5. Grupom roboczym powinien przewodniczyć przedstawiciel Agencji.

Artykuł 4

Konsultacje z partnerami społecznymi

Tam, gdzie prace wymienione w rt.. 6, 7,12, 16 i 17 mają bezpośredni wpływ na kwestie społeczne lub warunki pracy pracowników w przemyśle Agencja będzie prowadzić konsultacje z partnerami społecznymi w ramach komitetu dialogu społecznego ustanowionym zgodnie z decyzją 98/500/WE ([1]).

Konsultacje te powinny zostać przeprowadzone zanim Agencja przedłoży swoje zalecenia Komisji. Agencja będzie brała pod uwagę wyniki tych konsultacji oraz powinna za każdym razem być zdolna przedstawić swe zalecenia. Opinie wyrażone przez komitet dialogu społecznego zostaną przekazane przez Agencję Komisji, a następnie przekazane przez Komisję komitetowi powołanemu zgodnie z art. 21 dyrektywy 96/48/WE.

Artykuł 5

Konsultacje z klientami transportu kolejowego i pasażerami

Tam, gdzie prace wymienione w art. 6 i 12 mają bezpośredni wpływ na klientów transportu kolejowego i pasażerów, Agencja prowadzi konsultacje z ich organizacjami przedstawicielskimi. Lista takich organizacji powinna być opracowana przez komitet, o którym mowa w art. 21 dyrektywy 96/48/WE.

Konsultacje te odbywają się, zanim Agencja przedłoży swoje zalecenia Komisji. Agencja bierze pod uwagę wyniki tych konsultacji oraz powinna za każdym razem być zdolna przedstawić swe zalecenia. Opinie wyrażone przez zainteresowane organizacje są przekazywane przez Agencję do Komisji, a następnie przekazane przez Komisję komitetowi, o którym mowa w art. 21 dyrektywy 96/48/WE.

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

▼B

ROZDZIAŁ 2

BEZPIECZEŃSTWO

Artykuł 6

Wsparcie techniczne

1. Agencja przekazuje Komisji zalecenia dotyczące wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSMs) oraz wspólnych wymagań bezpieczeństwa, opisanych w art. 6 i 7 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

2. Agencja przedstawia Komisji, na jej wniosek lub na wniosek komitetu ustanowionego art. 21 dyrektywy 96/48/WE, lub z własnej inicjatywy, środki dotyczące innych działań w zakresie bezpieczeństwa.

3. W okresie przejściowym przed przyjęciem wspólnych wymagań bezpieczeństwa (CST), wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) oraz technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI), jak też w sprawach dotyczących sprzętu i infrastruktury nieujętych w TSI Agencja może przekazać Komisji odpowiednie zalecenia. Agencja zapewnia zgodność między zaleceniami i TSI już istniejącymi i projektowanymi.

4. Agencja przedstawia szczegółową analizę zysków i strat na poparcie zaleceń przekazywanych na podstawie niniejszego artykułu.

5. Agencja organizuje i ułatwia współpracę między krajowymi organami bezpieczeństwa i władzami bezpieczeństwa określonymi w art. 16 i 21 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Artykuł 7

Świadectwa certyfikacji w zakresie bezpieczeństwa

Uwzględniając zastosowanie art. 10 i 15 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, dotyczącej harmonizacji certyfikatów bezpieczeństwa, Agencja przygotowuje i zaleca jednolity format dla certyfikatów bezpieczeństwa, łącznie z wersją elektroniczną, oraz jednolity format wniosków o certyfikat bezpieczeństwa, z wykazem informacji wymaganych dla wydania certyfikatu.

▼M1

———————

▼B

Artykuł 9

Nadzór nad stosowaniem zasad bezpieczeństwa

1. Agencja ustanawia sieć kontaktów z władzami krajowymi odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo i z władzami krajowymi odpowiedzialnymi za dochodzenia, powstałymi na mocy dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, w celu ustalenia treści wspólnych wskaźników bezpieczeństwa wymienionych w załączniku I do ww. dyrektywy i gromadzenia dostępnych danych o bezpieczeństwie kolei.

2. Na podstawie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa, krajowych raportów o bezpieczeństwie i wypadkach oraz informacji własnych Agencja składa co dwa lata raport o działaniu systemu bezpieczeństwa, ogłaszany publicznie. Pierwszy taki raport jest publikowany w trzecim roku działania Agencji.

3. Agencja wykorzystuje dane zebrane przez Eurostat i współpracuje z tą instytucją w celu uniknięcia powielania pracy i aby zapewnić spójność metodologii określania wskaźników dla bezpieczeństwa kolejowego i wskaźników dla innych środków transportu.

▼M1

ROZDZIAŁ 2a

PRZEPISY KRAJOWE, WZAJEMNE UZNAWANIE I OPINIE TECHNICZNE

Artykuł 9a

Przepisy krajowe

1. Na wniosek Komisji Agencja dokonuje analizy technicznej nowych przepisów krajowych przekazanych Komisji zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei lub art. 17 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności wspólnotowego systemu kolei (przekształcenie) ([1]), (zwana dalej „dyrektywą w sprawie interoperacyjności kolei").

2. Agencja bada zgodność przepisów, o których mowa w ust. 1, z obowiązującymi CSM i TSI. Agencja bada także, czy przepisy te pozwalają na spełnienie obowiązujących CST.

3. Jeśli po uwzględnieniu powodów przedstawionych przez dane Państwo Członkowskie Agencja uzna, że jakikolwiek z tych przepisów jest niezgodny z TSI lub ze CSM albo że nie pozwala na spełnienie CST, przekazuje opinię Komisji w terminie dwóch miesięcy od przekazania Agencji przepisów przez Komisję.

Artykuł 9b

Klasyfikacja przepisów krajowych

1. Agencja ułatwia Państwom Członkowskim akceptację pojazdów dopuszczonych do eksploatacji w innym Państwie Członkowskim, zgodnie z procedurami przewidzianymi w ust. 2–4.

2. Do dnia 19 stycznia 2009 r. Agencja dokonuje przeglądu wykazu parametrów zamieszczonego w sekcji 1 załącznika VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei i wydaje Komisji zalecenia uznane przez nią za właściwe.

3. Agencja sporządza projekt dokumentu referencyjnego, który umożliwi wzajemne porównanie wszystkich przepisów krajowych stosowanych przez Państwa Członkowskie w zakresie dopuszczania pojazdów do eksploatacji. W dokumencie tym zamieszcza się przepisy krajowe poszczególnych Państw Członkowskich w odniesieniu do każdego z parametrów wymienionych w załączniku VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei oraz określa, do której z grup wymienionych w sekcji 2 tego załącznika należą dane przepisy. Przepisy te obejmują przepisy notyfikowane na mocy art. 17 ust. 3 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, a także przepisy notyfikowane w wyniku przyjęcia technicznych specyfikacji interoperacyjności (szczególne przypadki, sprawy otwarte, odstępstwa) oraz notyfikowane na mocy art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

4. Mając na celu stopniowe zmniejszanie liczby przepisów krajowych w grupie B, o której mowa w sekcji 2 załącznika VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, Agencja regularnie sporządza projekty dotyczące aktualizacji dokumentu referencyjnego i przekazuje je Komisji. Pierwsza wersja dokumentu zostanie przedstawiona Komisji najpóźniej 1 stycznia 2010.

5. Do celów wykonania niniejszego artykułu Agencja współpracuje z krajowymi organami bezpieczeństwa na mocy art. 6 ust. 5 i powołuje grupy robocze zgodnie z zasadami określonymi w art. 3.

([1]) Dz.U. L 191 z 18.7.2008, s. 1.

▼B

Artykuł 10

Opinie techniczne

1. Krajowe organy regulacyjne, o których mowa w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE, mogą w sprawach im przedkładanych wymagać od Agencji przekazania opinii technicznej w zakresie aspektów bezpieczeństwa.

2. Komitety, o których mowa w art. 35 dyrektywy 2001/14/WE i art. 11a dyrektywy 91/440/EWG, mogą wymagać od Agencji przekazania opinii technicznej w zakresie aspektów bezpieczeństwa będących w ich kompetencjach.

▼M1

2a. Agencja może zostać wezwana do wydania opinii technicznych:

a) przez krajowy organ bezpieczeństwa lub przez Komisję — w sprawie równoważności przepisów krajowych z co najmniej jednym parametrem wymienionym w sekcji 1 załącznika VII do dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei;

b) przez właściwy organ odwoławczy, o którym mowa w art. 21 ust. 7 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w przypadku gdy właściwy krajowy organ bezpieczeństwa wyda decyzję o niedopuszczeniu do eksploatacji pojazdu kolejowego.

2b. Agencja może zostać wezwana przez Komisję do wydania opinii technicznych w sprawie pilnych zmian w TSI, zgodnie z art. 7 ust. 1 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

▼B

3. Agencja wydaje opinie w ciągu dwóch miesięcy. Opinia powinna być opublikowana przez Agencję w wersji pozbawionej wszystkich poufnych danych handlowych.

▼M1

———————

▼B

ROZDZIAŁ 3

INTEROPERACYJNOŚĆ

Artykuł 12

Wsparcie techniczne zapewniane przez Agencję

Agencja przyczynia się do rozwijania i wprowadzania w życie interoperacyjności kolei, zgodnie z zasadami i definicjami określonymi w dyrektywach 96/48/WE i 2001/16/WE. W tym celu Agencja:

a) organizuje i prowadzi prace w ramach mandatu Komisji, grup roboczych, o których mowa w art. 3, w sprawie przygotowania TSI i przedstawia projekty TSI Komisji;

b) zapewnia, że TSI będą dostosowywane do postępu technicznego i trendów rynkowych, oraz do wymagań społecznych; proponuje Komisji niezbędne jej zdaniem zmiany do TSI;

c) zapewnia koordynację między rozwojem i aktualizacją TSI, z jednej strony, a powstawaniem norm europejskich niezbędnych dla interoperacyjności, z drugiej strony; utrzymuje stosowne kontakty z europejskimi organami normalizacyjnymi;

d) udziela wsparcia Komisji w organizowaniu i ułatwianiu współpracy jednostek notyfikowanych, jak stanowi art. 20 ust. 5 dyrektywy 96/48/WE i 2001/16/WE;

▼B

e) doradza i przekazuje zalecenia Komisji dotyczące warunków pracy całego personelu wykonującego zadania kluczowe z punktu widzenia bezpieczeństwa.

▼M1

Artykuł 13

Jednostki notyfikowane

1. Bez uszczerbku dla obowiązków Państw Członkowskich w stosunku do wyznaczonych przez nie jednostek notyfikowanych Agencja może, na wniosek Komisji, nadzorować jakość pracy tych jednostek. W odpowiednich przypadkach przekazuje Komisji opinię.

2. Bez uszczerbku dla obowiązków państw członkowskich, Agencja — na wniosek Komisji, gdy Komisja zgodnie z art. 28 ust. 4 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei stwierdzi, że jednostka notyfikowania nie spełnia kryteriów, o których mowa w załączniku VIII do tej dyrektywy — przeprowadza kontrole w celu zapewnienia spełnienia tych kryteriów. Agencja przekazuje Komisji opinię.

▼B

Artykuł 14

Nadzór nad interoperacyjnością

1. Agencja przedstawia rekomendacje, na wniosek Komisji, dotyczące procedur wdrażania interoperacyjności sieci kolejowej poprzez usprawnianie koordynacji między przewoźnikami kolejowymi i między zarządcami infrastruktury, w szczególności w celu zorganizowania systemu kontroli ruchu.

2. Agencja monitoruje postęp wdrażania interoperacyjności systemu kolejowego. Co dwa lata przedstawia i publikuje raport o postępie procesu. Pierwszy taki raport publikuje w drugim roku swojej działalności.

▼M1

Artykuł 15

Interoperacyjność wspólnotowego systemu kolei

Bez uszczerbku dla odstępstw przewidzianych w art. 9 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, Agencja na wniosek Komisji analizuje pod kątem interoperacyjności każdy projekt obejmujący opracowanie lub budowę lub odnowienie lub modernizację podsystemu w sprawie którego złożono wniosek o finansowanie ze środków wspólnotowych. W terminie uzgodnionym z Komisją w zależności od znaczenia projektu i dostępnych zasobów, który to termin nie może przekroczyć dwóch miesięcy, Agencja wydaje opinię na temat zgodności projektu z właściwymi TSI.

ROZDZIAŁ 3a

UTRZYMANIE POJAZDÓW

▼B

Artykuł 16

Wydawanie świadectw dla warsztatów naprawczych

W okresie 3 lat od rozpoczęcia swej działalności Agencja opracowuje europejski system certyfikacji warsztatów naprawczych dla taboru kolejowego wraz z zaleceniami dotyczącymi wdrożenia systemu.

Zalecenia te dotyczą w szczególności następujących problemów:

▼B

— strukturalnego systemu zarządzania,

— personelu z odpowiednimi kompetencjami,

— wyposażenia i narzędzi,

— dokumentacji technicznej i zasad utrzymania.

▼M1

Zalecenia te są spójne z obowiązkami nałożonymi wcześniej na przedsiębiorstwa kolejowe, jak przewidziano w art. 4 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, oraz na jednostkę odpowiedzialną za utrzymanie, jak przewidziano w art. 14a tej dyrektywy, i w pełni uwzględniają mechanizmy certyfikacji przedsiębiorstw kolejowych i jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie.

Artykuł 16a

Certyfikacja jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie

1. Do 1 lipca 2010 Agencja wysyła Komisji zalecenie dotyczące wdrażania systemu certyfikacji jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie zgodnie z art. 14a ust. 5 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei.

Ocena przeprowadzona przez Agencję i wydane przez nią zalecenie obejmują w szczególności przedstawione poniżej aspekty przy właściwym uwzględnieniu związków, jakie jednostka odpowiedzialna za utrzymanie może mieć z innymi stronami, takimi jak posiadacze, przedsiębiorstwa kolejowe i zarządcy infrastruktury:

a) kwestia, czy jednostka odpowiedzialna za utrzymanie dysponuje odpowiednimi systemami, w tym dotyczącymi procesów operacyjnych i zarządzania, dla zapewnienia skutecznego i bezpiecznego utrzymania pojazdów;

b) zawartość i specyfikacje systemu certyfikacji dostosowanego do utrzymania pojazdów;

c) rodzaj właściwych jednostek certyfikacji oraz wymogi, jakie należy nałożyć na takie jednostki;

d) format i czas obowiązywania certyfikatów dostarczanych jednostkom odpowiedzialnym za utrzymanie;

e) techniczne i operacyjne inspekcje i kontrole.

2. W terminie trzech lat od przyjęcia przez Komisję sytemu certyfikacji w zakresie utrzymania, o którym mowa w art. 14a ust. 5 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, Agencja wysyła Komisji sprawozdanie oceniające wdrażanie tego systemu. W tym samym terminie Agencja wysyła także Komisji zalecenie w celu określenia zawartości i specyfikacji podobnego systemu certyfikacji dla jednostek odpowiedzialnych za utrzymanie innych pojazdów, takich jak lokomotywy, wagony pasażerskie, elektryczne zespoły trakcyjne (EZT) oraz zespoły trakcyjne o napędzie spalinowym (ZTS).

3. Agencja analizuje alternatywne środki, co do których podjęto decyzję zgodnie z art. 14a ust. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei, w kontekście swojego raportu o działaniu systemu bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 9 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

▼M1

ROZDZIAŁ 3b

PERSONEL KOLEJOWY

Artykuł 16b

Maszyniści

1. W kwestiach związanych z dyrektywą 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty ([1]) (zwanej dalej „dyrektywą o maszynistach") Agencja:

a) przygotowuje projekt wspólnotowego wzoru licencji, świadectwa i poświadczonej kopii świadectwa oraz ich cech fizycznych, uwzględniając w nim środki zapobiegające fałszerstwom;

b) współpracuje z właściwymi organami, tak aby zagwarantować interoperacyjność rejestrów licencji i świadectw maszynistów. W tym celu Agencja przygotuje projekt podstawowych parametrów rejestrów, które mają zostać utworzone, takich jak dane podlegające rejestracji, ich format i protokół wymiany danych, prawa dostępu, okres przechowywania danych, procedury obowiązujące w przypadkach upadłości;

c) przygotowuje projekt wspólnotowych kryteriów wyboru egzaminatorów i egzaminów;

d) ocenia postęp w przyznawaniu świadectw maszynistom, przekazując Komisji nie później niż cztery lata po przyjęciu podstawowych parametrów rejestrów, jak przewidziano w art. 22 ust. 4 dyrektywy o maszynistach, sprawozdanie uwzględniające w razie potrzeby zmiany, jakie należy wprowadzić w systemie, i działania dotyczące teoretycznego i praktycznego egzaminu sprawdzającego wiedzę zawodową osób ubiegających się o ujednolicone świadectwo w odniesieniu do taboru i odpowiedniej infrastruktury;

e) do dnia 4 grudnia 2012 r. przeanalizuje możliwość użycia karty elektronicznej łączącej licencję i świadectwa przewidziane w art. 4 dyrektywy o maszynistach i przygotowuje odpowiednią analizę kosztów i korzyści. Agencja przygotowuje projekt specyfikacji technicznych i eksploatacyjnych takiej karty;

f) wspomaga współpracę Państw Członkowskich we wdrażaniu dyrektywy o maszynistach i organizuje odpowiednie spotkania z przedstawicielami właściwych organów;

g) na prośbę Komisji przeprowadza analizę kosztów i korzyści stosowania przepisów dyrektywy o maszynistach wobec maszynistów pracujących wyłącznie na terytorium Państwa Członkowskiego składającego wniosek. Analiza kosztów i korzyści obejmuje okres dziesięciu lat. Analiza kosztów i korzyści jest przedstawiana Komisji w terminie dwóch lat od utworzenia rejestrów zgodnie z art. 37 pkt 1 dyrektywy o maszynistach;

h) jeżeli Komisja zwróciła się z taką prośbą, przeprowadza kolejną analizę kosztów i korzyści, która ma zostać przedstawiona Komisji nie później niż 12 miesięcy przed wygaśnięciem okresowego zwolnienia przyznanego ewentualnie przez Komisję;

i) zapewnia zgodność systemu ustanowionego na mocy art. 22 ust. 2 lit. a) i b) dyrektywy o maszynistach z rozporządzeniem WE nr 45/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2000 r. o ochronie osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez instytucje i organy wspólnotowe i o swobodnym przepływie takich danych ([2]).

([1]) Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51.
([2]) Dz.U. L 8 z 12.1.2001, s. 1.

▼M1

2. W kwestiach związanych z dyrektywą o maszynistach Agencja wydaje zalecenia dotyczące:

a) zmiany kodów wspólnotowych różnych typów w ramach kategorii A i B, o których mowa w art. 4 ust. 3 dyrektywy o maszynistach;

b) kodów oznaczających informacje dodatkowe lub przeciwwskazania zdrowotne w zakresie korzystania z licencji określone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy o maszynistach.

3. Agencja może zwrócić się do właściwych organów z uzasadnionym wnioskiem o informacje o statusie licencji maszynistów.

Artykuł 16c

Pozostały personel obsługi pociągu

Zgodnie z art. 28 dyrektywy o maszynistach Agencja w sprawozdaniu przedstawionym do dnia 4 czerwca 2009 r. i przy uwzględnieniu TSI dotyczących sterowania i zarządzania ruchem kolejowym, opracowanych na podstawie dyrektyw 96/48/WE i 2001/16/WE, określa profil i zadania pozostałych członków personelu, którzy wykonują zadania o szczególnym znaczeniu ze względu na bezpieczeństwo i których kwalifikacje zawodowe służą bezpieczeństwu kolejowemu, które to profil i zadania powinny być regulowane na poziomie wspólnotowym przez system licencji lub świadectw, który może być podobny do systemu ustanowionego na mocy dyrektywy o maszynistach.

Artykuł 17

Kompetencje zawodowe i szkolenie

1. Agencja wydaje zalecenia określające wspólne kryteria definiowania kompetencji zawodowych i oceny personelu w przypadku personelu zajmującego się eksploatacją i utrzymaniem systemu kolei, który nie jest objęty art. 16b lub 16c.

▼B

2. Agencja przygotowuje zalecenia, mając na uwadze wdrożenie systemu akredytacji centrów szkoleniowych.

3. Agencja propaguje i wspiera wymianę maszynistów i szkoleniowców między przedsiębiorstwami kolejowymi z różnych Państw Członkowskich.

▼M1

ROZDZIAŁ 3c

REJESTRY I OGÓLNODOSTĘPNE BAZY DANYCH AGENCJI

Artykuł 18

Rejestry

1. Agencja sporządza i zaleca Komisji wspólne specyfikacje w odniesieniu do:

a) krajowych rejestrów pojazdów zgodnie z art. 33 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w tym ustaleń dotyczących wymiany danych i standardowego formularza wniosku o rejestrację;

b) europejskiego rejestru dopuszczonych typów pojazdów zgodnie z art. 34 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei, w tym ustaleń dotyczących wymiany danych z krajowymi organami bezpieczeństwa;

▼M1

c) rejestru infrastruktury zgodnie z art. 35 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei.

2. Agencja sporządza i utrzymuje rejestr typów pojazdów dopuszczonych przez Państwa Członkowskie do eksploatacji w sieci kolejowej na terytorium Wspólnoty zgodnie z art. 34 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Agencja przygotowuje również projekt wzoru deklaracji zgodności typu zgodnie z art. 26 ust. 4 tej dyrektywy.

Artykuł 19

Umożliwianie dostępu do dokumentów i rejestrów

1. Agencja upublicznia następujące dokumenty i rejestry przewidziane w dyrektywie w sprawie interoperacyjności kolei oraz dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei:

a) deklaracje WE weryfikacji podsystemów;

b) deklaracje WE zgodności elementów dostępnych krajowym organom bezpieczeństwa;

c) licencje wydane zgodnie z dyrektywą 95/18/WE;

d) certyfikaty bezpieczeństwa wydane zgodnie z art. 10 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei;

e) sprawozdania z dochodzeń przesłane Agencji zgodnie z art. 24 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei;

f) krajowe przepisy, o których Komisja jest informowana zgodnie z art. 8 dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei oraz art. 5 ust. 6 i 17 ust. 3 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei;

g) odnośnik do krajowych rejestrów pojazdów;

h) odnośnik do rejestrów infrastruktury;

i) europejski rejestr dopuszczonych typów pojazdów;

j) rejestr wniosków o zmiany i planowane zmiany specyfikacji ERTMS;

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

2. Uzgodnienia praktyczne regulujące przekazywanie dokumentów, o których mowa w ust. 1, są omawiane i uzgadniane przez Państwa Członkowskie i Komisję na podstawie projektu przygotowanego przez Agencję.

3. Podczas przekazywania dokumentów, o których mowa w ust. 1, zainteresowane jednostki mogą wskazywać, które dokumenty nie mogą zostać upublicznione ze względów bezpieczeństwa.

4. Krajowe organy odpowiedzialne za wydawanie dokumentów, o których mowa w ust. 1 lit. c) i d), powiadamiają Agencję w terminie jednego miesiąca o każdej poszczególnej decyzji dotyczącej wydania, odnowienia, zmiany lub wycofania tych dokumentów.

5. Agencja może dodać do publicznie dostępnej bazy danych każdy jawny dokument lub odnośnik, które są istotne w związku z celami niniejszego rozporządzenia.

▼B

ROZDZIAŁ 4

▼M1

ZADANIA SPECJALNE

▼B

Artykuł 20

Badania

Jeżeli jest to niezbędne dla realizacji zadań ujętych w niniejszym rozporządzeniu, Agencja zleca wykonanie badań, finansowanych z jej budżetu.

Artykuł 21

Wspieranie innowacyjności

Komisja może powierzyć Agencji, zgodnie z programem prac i budżetem Agencji, zadanie wspierania innowacyjności, w celu doskonalenia interoperacyjności i bezpieczeństwa kolei, zwłaszcza jeżeli chodzi o stosowanie nowych technologii informatycznych oraz systemów śledzenia i kontroli.

▼M1

Artykuł 21a

ERTMS

1. Agencja, w koordynacji z Komisją, podejmuje się realizacji zadań określonych w ust. 2–5 w celu:

a) zapewnienia spójnego rozwoju ERTMS;

b) przyczynienia się do wspierania zgodności wyposażenia ERTMS wdrożonego w państwach członkowskich z obowiązującymi specyfikacjami.

2. Agencja wprowadza procedurę dotyczącą obsługi wniosków w sprawie zmiany specyfikacji ERTMS. W tym celu Agencja ustanawia i prowadzi rejestr wniosków w sprawie zmiany i planowanych zmian specyfikacji ERTMS.

Agencja zaleca przyjęcie nowej wersji wyłącznie wówczas, gdy poprzednia wersja została wprowadzona w wystarczającym zakresie. Opracowywanie nowych wersji nie powinno wpływać na zakres wprowadzania ERTMS, stabilność specyfikacji konieczną dla optymalizacji produkcji wyposażenia ERTMS, zwrotu nakładów związanych z inwestycjami przedsiębiorstw kolejowych oraz skutecznego planowania wprowadzania ERTMS.

3. Agencja wspiera prace Komisji nad opracowaniem planu UE dotyczącego wprowadzenia ERTMS i koordynacją prac instalacyjnych ERTMS wzdłuż transeuropejskich korytarzy transportowych.

4. Agencja opracowuje strategię zarządzania różnymi wersjami ERTMS w celu zapewnienia kompatybilności technicznej i operacyjnej sieci i pojazdów wyposażonych w różne wersje ERTMS oraz zapewnienia zachęt sprzyjających szybkiemu wdrażaniu obowiązującej wersji oraz ewentualnych nowszych wersji.

Zgodnie z art. 6 ust. 9 dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei Agencja zapewnia kompatybilność wsteczną kolejnych wersji wyposażenia ERTMS z poprzednimi wersjami, począwszy od wersji przyjętej przez Komisję w dniu 23 kwietnia 2008 r.

▼M1

W odniesieniu do wyposażenia ERTMS, które zostało dopuszczone do eksploatacji przed 23 kwietnia 2008 r. lub którego instalacja lub aktualizacja była w tym terminie na zaawansowanym etapie wprowadzania, Agencja przygotowuje sprawozdanie oceniające, w którym określa:

a) dodatkowe koszty, jakie poniosą podmioty, które wprowadziły wcześniejszą wersję, wskutek wprowadzenia wersji przyjętej przez Komisję dnia 23 kwietnia 2008 r.;

b) wszelkie możliwe mechanizmy, w tym finansowe, wspierania przejścia z wersji wcześniejszych na wersję, o której mowa w lit. a).

Komisja podejmuje odpowiednie środki w ciągu jednego roku od terminu otrzymania sprawozdania oceniającego Agencji.

5. Agencja ustanawia grupę roboczą ad hoc jednostek notyfikowanych i przewodniczy jej w celu zbadania, czy procedury WE dotyczące weryfikacji prowadzonej przez jednostki notyfikowane w kontekście określonych projektów ERTMS były stosowane w sposób spójny. Agencja współpracuje także z krajowymi organami bezpieczeństwa w celu zbadania, czy procedury dotyczące zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji są stosowane w sposób spójny. W przypadku, gdy Agencja ustala, że istnieje ryzyko braku zgodności technicznej i operacyjnej między sieciami i pojazdami posiadającymi wyposażenie podlegające tym procedurom, niezwłocznie powiadamia o tym Komisję, która podejmuje odpowiednie środki.

6. W przypadku pojawienia się technicznych niezgodności między sieciami i pojazdami w kontekście określonych projektów ERTMS, jednostki notyfikowane i krajowe organy bezpieczeństwa zapewniają, aby Agencja była w stanie otrzymywać wszelkie istotne informacje dotyczące stosowanych procedur weryfikacyjnych „WE” i dopuszczania do eksploatacji, a także warunków operacyjnych. W razie potrzeby Agencja zaleca Komisji odpowiednie działania.

7. Agencja ocenia proces certyfikacji wyposażenia ERTMS, przekazując Komisji do dnia 1 stycznia 2011 sprawozdanie zawierające w razie potrzeby zalecenia zmian, które należy wprowadzić.

8. Na podstawie sprawozdania, o którym mowa w ust. 7, Komisja ocenia koszty i korzyści wykorzystania pojedynczego typu wyposażenia laboratoryjnego, pojedynczego toru referencyjnego i/lub pojedynczej jednostki certyfikacji na szczeblu Wspólnoty. Taka jednostka certyfikacji powinna być zgodna z kryteriami załącznika VIII dyrektywy w sprawie interoperacyjności kolei. Komisja może przedstawić sprawozdanie, oraz, w razie konieczności, przedłożyć wniosek legislacyjny w celu ulepszenia systemu certyfikacji ERTMS.

Artykuł 21b

Pomoc udzielana Komisji

1. W granicach określonych w art. 30 ust. 2 lit. b) Agencja na wniosek Komisji wspomaga Komisję we wdrażaniu prawodawstwa wspólnotowego mającego na celu zwiększenie stopnia interoperacyjności systemów kolei i opracowanie wspólnego podejścia do bezpieczeństwa europejskiego systemu kolei.

2. Zakres i czas trwania tej pomocy są ograniczone, a udzielana jest ona bez uszczerbku dla wszystkich innych zadań przydzielonych Agencji na mocy niniejszego rozporządzenia; pomoc ta może obejmować:

a) informowanie na temat sposobów wdrażania poszczególnych aspektów prawodawstwa wspólnotowego;

b) doradztwo techniczne w kwestiach wymagających szczególnej wiedzy i umiejętności;

▼M1

c) gromadzenie informacji dzięki współpracy krajowych organów bezpieczeństwa z jednostkami prowadzącymi dochodzenia przewidzianej w art. 6 ust. 5.

3. Dyrektor Wykonawczy przekazuje Radzie Administracyjnej co najmniej raz w roku sprawozdanie w sprawie wykonania niniejszego artykułu, w tym jego wpływu na zasoby.

▼B

ROZDZIAŁ 5

STRUKTURA WEWNĘTRZNA I DZIAŁALNOŚĆ

Artykuł 22

Status prawny

1. Agencja jest organem Unii Europejskiej posiadającym osobowość prawną.

2. W każdym Państwie Członkowskim Agencja będzie miała w największym zakresie zdolność do czynności prawnych, porównywalną do osób prawnych w ramach systemu prawa tego państwa. W szczególności Agencja będzie uprawniona do nabywania lub sprzedaży ruchomości i nieruchomości, a także może występować jako strona w procesach sądowych.

3. Agencja jest reprezentowana przez dyrektora wykonawczego.

Artykuł 23

Przywileje i immunitety

Protokół przywilejów i immunitetów Wspólnot Europejskich obejmuje również Agencję i jej personel.

Artykuł 24

Personel

1. W stosunku do personelu Agencji ma zastosowanie rozporządzenie w sprawie urzędników Wspólnot Europejskich, warunków zatrudniania pozostałych pracowników Wspólnot Europejskich oraz zasady przyjęte wspólnie przez instytucje Wspólnot Europejskich dla celów stosowania tego regulaminu pracowniczego oraz warunków zatrudniania.

2. Bez uszczerbku dla art. 26, uprawnienia przyznane władzy mianującej i kontraktującej na mocy regulaminu pracowniczego Wspólnot Europejskich i warunków zatrudnienia są wykorzystywane przez Agencję w odniesieniu do jej personelu.

▼M1

3. Bez uszczerbku dla art. 26 ust. 1, personel Agencji składa się z:

— pracowników tymczasowych zatrudnionych przez Agencję na okres nieprzekraczający pięciu lat, wybranych spośród fachowców z danego sektora na podstawie ich kwalifikacji i doświadczenia w zakresie bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei,

— urzędników wyznaczonych lub oddelegowanych przez Komisję lub Państwa Członkowskie na okres nieprzekraczający pięciu lat, oraz

— innych pracowników, zgodnie z warunkami zatrudnienia innych pracowników Wspólnot Europejskich, wykonujących prace wdrożeniowe lub biurowe.

▼M1

Podczas pierwszych 10 lat działania Agencji okres 5 lat, o którym mowa w pierwszym tiret pierwszego akapitu, może zostać przedłużony o kolejny okres nieprzekraczający 3 lat, jeżeli jest to wymagane ze względu na ciągłość świadczenia usług.

▼B

4. Eksperci biorący udział w pracach grup roboczych organizowanych przez Agencję nie należą do jej personelu. Koszty ich podróży i utrzymania ponosi Agencja, w oparciu o zasady i podział przyjęty przez Radę Administracyjną.

Artykuł 25

Ustanowienie i uprawnienia Rady Administracyjnej

1. Niniejszym ustanawia się Radę Administracyjną.

2. Rada Administracyjna:

a) powołuje dyrektora wykonawczego zgodnie z art. 31;

b) przyjmuje do dnia 30 kwietnia każdego roku generalny raport Agencji za poprzedni rok i przedkłada go Państwom Członkowskim, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji Europejskiej;

▼M1

c) przyjmuje do dnia 30 listopada każdego roku i po wzięciu pod uwagę opinii Komisji program prac Agencji na następny rok i przedkłada go Państwom Członkowskim, Parlamentowi Europejskiemu, Radzie i Komisji. Program prac jest przyjmowany bez uszczerbku dla corocznej wspólnotowej procedury budżetowej. Jeżeli w terminie 15 dni od daty przyjęcia programu prac Komisja wyrazi swoją dezaprobatę wobec programu, Rada Administracyjna ponownie analizuje program i przyjmuje go po ewentualnych poprawkach w terminie dwóch miesięcy w drugim czytaniu większością dwóch trzecich głosów, w tym głosów przedstawicieli Komisji, albo jednogłośnie przez przedstawicieli Państw Członkowskich;

▼B

d) wykonuje swe funkcje w odniesieniu do budżetu Agencji, zgodnie z rozdziałem 6;

e) ustanawia procedury dla podejmowania decyzji przez dyrektora wykonawczego;

f) określa wytyczne dla wizyt, przeprowadzanych zgodnie z art. 33;

g) realizuje uprawnienia dyscyplinarne wobec dyrektora wykonawczego i przewodniczących jednostek określonych w art. 30 ust. 3;

h) ustanawia własne zasady postępowania.

▼M1

3. Program prac Agencji określa cele każdego działania. Zasadą jest, że każde działanie lub każdy wynik są przedmiotem sprawozdania przedkładanego Komisji.

▼B

Artykuł 26

Skład Rady Administracyjnej

▼M1

1. Rada Administracyjna składa się z jednego przedstawiciela każdego Państwa Członkowskiego i czterech przedstawicieli Komisji oraz sześciu przedstawicieli bez prawa głosu reprezentujących na poziomie europejskim następujące grupy:

a) przedsiębiorstwa kolejowe;

▼M1

b) zarządców infrastruktury;

c) przemysł kolejowy;

d) związki zawodowe;

e) pasażerów;

f) klientów przewozów towarowych.

Dla każdej z tych grup Komisja powołuje przedstawiciela i jego zastępcę na podstawie listy czterech osób przedłożonej przez poszczególne organizacje europejskie, mając na uwadze zapewnienie odpowiedniej reprezentacji wszystkich interesów.

Członkowie rady, jak również ich zastępcy są powoływani na podstawie odpowiedniego doświadczenia i wiedzy.

▼B

2. Każde Państwo Członkowskie oraz Komisja powołują swoich członków Rady Administracyjnej oraz członków zastępczych.

3. Okres kadencji trwa 5 lat i może być jednorazowo przedłużony.

4. Tam, gdzie to stosowne, udział przedstawicieli państw trzecich i warunki tego udziału są ustanowione w postanowieniach art. 36 ust. 2.

Artykuł 27

Przewodniczący Rady Administracyjnej

1. Rada Administracyjna wybiera przewodniczącego i zastępcę przewodniczącego ze swojego składu. Zastępca przewodniczącego zastępuje przewodniczącego w przypadku, gdy ten ostatni nie może wykonywać swoich obowiązków.

2. Kadencja przewodniczącego i jego zastępcy trwa trzy lata i wygasa wraz z ich członkostwem w Radzie Administracyjnej. Kadencja może być przedłużona jeden raz.

Artykuł 28

Posiedzenia

1. Posiedzenia Rady Administracyjnej są zwoływane przez przewodniczącego. Dyrektor wykonawczy Agencji bierze udział w obradach.

2. Rada Administracyjna zbiera się co najmniej dwa razy w roku. Zbiera się też na wniosek przewodniczącego, Komisji, na wniosek większości składu Rady lub jednej trzeciej przedstawicieli Państw Członkowskich w Radzie.

Artykuł 29

Głosowanie

Jeśli nie postanowi się inaczej, Rada Administracyjna podejmuje decyzje większością dwóch trzecich głosów członków uprawnionych do głosowania. Każdy z członków Rady ma jeden głos.

Artykuł 30

Obowiązki i uprawnienia dyrektora wykonawczego

1. Agencja jest kierowana przez dyrektora wykonawczego, który jest całkowicie niezależny w wykonywaniu swoich obowiązków, bez szkody dla poszczególnych kompetencji Komisji i Rady Administracyjnej.

▼B

2. Dyrektor wykonawczy:

a) przygotowuje program prac i, po uzgodnieniu go z Komisją, przedkłada go Radzie Administracyjnej;

b) czyni niezbędne ustalenia dla wdrożenia programu prac i, na ile to możliwe, odpowiada na wnioski o wsparcie ze strony Komisji w związku z zadaniami Agencji zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

c) podejmuje niezbędne kroki, zwłaszcza jeżeli chodzi o przyjęcie wewnętrznych instrukcji administracyjnych i publikację zamówień, celem zapewniania działania Agencji zgodnego z niniejszym rozporządzeniem;

d) ustanawia skuteczny system nadzoru celem porównania wyników pracy Agencji z jej założonymi celami i ustanowi system regularnych ocen w odniesieniu do uznanych profesjonalnych standardów. Na tej podstawie przygotowuje corocznie projekt raportu generalnego, który składa Radzie Administracyjnej;

e) wykonuje uprawnienia ustanowione art. 24 ust. 2 w odniesieniu do personelu Agencji;

f) przygotowuje projekt wydatków i dochodów Agencji na podstawie art. 38 i przyjmie budżet na podstawie art. 39.

3. Dyrektor wykonawczy może korzystać z pomocy jednego lub kilku dyrektorów wydziałów. Jeśli dyrektor wykonawczy jest nieobecny lub nie jest w stanie pełnić swych obowiązków, jeden z dyrektorów wydziałów zajmuje jego miejsce.

Artykuł 31

Mianowanie personelu Agencji

1. Dyrektor wykonawczy jest mianowany przez Radę Administracyjną na podstawie wiedzy i doświadczenia oraz udokumentowanych zdolności administracyjnych i kierowniczych, a także odpowiedniego doświadczenia w sektorze kolejowym. Rada Administracyjna podejmie swą decyzję wyboru kandydata większością czterech piątych głosów wszystkich członków uprawnionych do głosowania. Komisja może zaproponować kandydata lub kandydatów.

Prawo odwołania dyrektora wykonawczego ma Rada Administracyjna, na podstawie tej samej procedury.

2. Dyrektor wykonawczy powoła innych członków personelu Agencji zgodnie z art. 24.

3. Kadencja dyrektora wykonawczego trwa pięć lat. Kadencja może być odnowiona tylko raz.

Artykuł 32

Przesłuchanie dyrektora wykonawczego

Co roku dyrektor wykonawczy przedkłada Parlamentowi Europejskiemu generalny raport o działalności Agencji. Parlament Europejski lub Rada mogą również w dowolnym czasie zażądać przesłuchania dyrektora wykonawczego w jakiejkolwiek sprawie dotyczącej działalności Agencji.

▼B

Artykuł 33

Wizyty w Państwach Członkowskich

▼M1

1. W celu wypełnienia zadań powierzonych Agencji na mocy art. 9, 9a, 10, 13 i 15, może ona przeprowadzać wizyty w Państwach Członkowskich zgodnie z polityką określoną przez Radę Administracyjną. Władze krajowe tych Państw Członkowskich ułatwiają pracę personelu Agencji.

▼B

2. Agencja powiadamia zainteresowane Państwa Członkowskie o planowanej wizycie, podając nazwiska oddelegowanych pracowników i datę rozpoczęcia wizyty. Urzędnicy Agencji oddelegowani do przeprowadzenia wizyty mogą ją przeprowadzić po przedstawieniu decyzji dyrektora wykonawczego Agencji określającej przedmiot i cel ich wizyty.

3. Na zakończenie każdej wizyty Agencja przygotowuje raport, który następnie przesyła Komisji i zainteresowanym Państwom Członkowskim.

Artykuł 34

Odpowiedzialność

1. Zobowiązania umowne Agencji określa prawo mające zastosowanie do danej umowy.

2. Wszelkie zapisy arbitrażowe zawarte w umowie zawartej przez Agencję podlegają jurysdykcji Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich.

3. W przypadku odpowiedzialności niewynikającej z umowy Agencja, zgodnie z ogólnymi zasadami wspólnymi dla prawa Państw Członkowskich, rekompensuje wszelkie straty spowodowane przez swoje wydziały lub swoich pracowników w trakcie wykonywania ich obowiązków.

4. Wszelkie spory związane z rekompensatą za straty opisane w ust. 3 podlegaja jurysdykcji Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich.

5. Odpowiedzialność osobista personelu wobec Agencji podlega uregulowaniom ustanowionym w rozporządzeniu w sprawie personelu lub w warunkach zatrudnienia.

Artykuł 35

Języki

1. Rada Administracyjna podejmuje decyzję w sprawie ustaleń dotyczących wyboru języków obowiązujących w Agencji. Na wniosek członka Rady Administracyjnej decyzja taka zostaje podjęta jednomyślnie. Państwa Członkowskie mogą zwracać się do Agencji w dowolnym języku Wspólnoty.

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

▼B

Artykuł 36

Udział państw trzecich

▼M1

1. Agencja pozostaje otwarta na uczestnictwo krajów europejskich i krajów objętych europejską polityką sąsiedztwa, które zawarły ze Wspólnotą Europejską umowy przewidujące przyjęcie i zastosowanie przez te kraje prawa wspólnotowego w dziedzinie objętej niniejszym rozporządzeniem.

▼B

2. Zgodnie z odpowiednimi postanowieniami wyżej wymienionej umowy, należy stworzyć plany określające szczegółowe zasady udziału tych państw w pracach Agencji, w szczególności jego charakter i zakres. Ustalenia te powinny obejmować miedzy innymi postanowienia dotyczące wsparcia finansowego i personalnego. Mogą też zapewniać przedstawicielstwo, bez prawa głosu, w Radzie Administracyjnej.

Artykuł 37

Przejrzystość

Rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 roku w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji ([1]), będzie obejmować również dokumenty wydawane przez Agencję.

Rada Administracyjna podejmuje niezbędne kroki w celu wdrożenia rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 do dnia 1 października 2004 r.

Decyzje podjęte przez Agencję zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1049/2001 mogą zawierać skargi do Europejskiego Rzecznika Praw Obywatelskich lub stanowić powód podejmowania odpowiednich czynności przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, na podstawie art. 195 i 230 Traktatu.

ROZDZIAŁ 6

POSTANOWIENIA FINANSOWE

Artykuł 38

Budżet

1. Szacunki wszystkich dochodów i wydatków Agencji są przygotowywane na każdy rok budżetowy, zgodnie z kalendarzem rocznym, i są umieszczane w budżecie Agencji. Dochody i wydatki wzajemnie się równoważą.

2. Struktura dochodów Agencji jest następująca:

— wkład Wspólnoty,

— każdy wkład państw trzecich biorących udział w pracach Agencji, zgodnie z postanowieniami art. 36;

— opłaty za publikacje, szkolenia i inne usługi świadczone przez Agencję.

3. Wydatki Agencji powinny obejmować wydatki związane z personelem, administracją, infrastrukturą i działalnością.

4. Każdego roku Rada Administracyjna na podstawie projektu przygotowanego przez dyrektora wykonawczego sporządza preliminarz

([1]) Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.

▼B

szacowanych wydatków i dochodów dla Agencji na następny rok budżetowy. Preliminarz szacowanych wydatków i dochodów, który powinien zawierać projekt budżetu, zostaje przedłożony przez Radę Administracyjną Komisji najpóźniej do dnia 31 marca.

5. Preliminarz szacowanych wydatków i dochodów jest przez Komisję przedkładany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie (dalej zwanym „władzami budżetowymi") wraz ze wstępnym projektem głównego budżetu Unii Europejskiej.

6. Na podstawie preliminarza szacowanych wydatków i dochodów Komisja wprowadza we wstępnym projekcie głównego budżetu Unii Europejskiej szacunki, które uważa za konieczne dla planu zakładowego, oraz wielkość dotacji wpłacanej do głównego budżetu. Kosztorys ten zostaje przekazany władzom budżetowym zgodnie z art. 272 Traktatu.

7. Władze budżetowe wydają zgodę na przeznaczenie (wyasygnowanie) dotacji dla Agencji. Władze budżetowe uchwalają plan zakładowy Agencji.

8. Budżet jest przyjmowany przez Radę Administracyjną. Staje się ostateczny po przyjęciu głównego budżetu Unii Europejskiej. Tam, gdzie to stosowne, zostaje odpowiednio dostosowany.

9. Rada Administracyjna powiadamia władze budżetowe, tak szybko, jak to możliwe, o swych zamiarach wdrożenia każdego projektu, który może mieć znaczące skutki finansowe dla finansów budżetu, w szczególności każdego projektu odnoszącego się do majątku, takiego jak pochodzący z wynajmu bądź zakupu budynków. Informuje się także o tym Komisję. Jeżeli organ władz budżetowych powiadomił o swoim zamiarze dostarczenia opinii w sprawie projektu, wówczas przedkłada swoją opinię Radzie Administracyjnej w okresie do 6 tygodni po dacie zgłoszenia projektu.

Artykuł 39

Realizacja budżetu i kontrola nad nim

1. Za realizację budżetu Agencji odpowiada jej dyrektor wykonawczy.

2. Najpóźniej do dnia 1 marca każdego roku budżetowego księgowy Agencji przedstawia wstępne sprawozdanie finansowe księgowemu Komisji wraz z raportem w sprawie zarządzania budżetem i finansami za poprzedni rok budżetowy. Księgowy Komisji łączy wstępne sprawozdanie finansowe instytucji i zdecentralizowanych organów zgodnie z art. 128 głównego rozporządzenia finansowego.

3. Najpóźniej do dnia 1 marca każdego kolejnego roku budżetowego księgowy Komisji przedkłada wstępne sprawozdanie finansowe Agencji Trybunałowi Obrachunkowemu wraz z raportem w sprawie zarządzania budżetem i finansami za dany rok finansowy. Raport w sprawie zarządzania budżetem i finansami za dany rok finansowy jest także przedkładany Parlamentowi Europejskiemu i Radzie.

Trybunał Obrachunkowy sprawdza to sprawozdanie zgodnie z art. 248 Traktatu. Trybunał publikuje roczne raporty o działalności Agencji.

4. Po otrzymaniu wniosków Trybunału Obrachunkowego w sprawie wstępnego sprawozdania finansowego Agencji, zgodnie z art. 129 ogólnego rozporządzenia finansowego, dyrektor wykonawczy sporządza ostateczne sprawozdanie dotyczące finansów w zakresie w jego kompetencji i przedkłada je Radzie Administracyjnej w celu uzyskania opinii.

5. Rada Administracyjna wydaje opinię w sprawie ostatecznego sprawozdania finansowego Agencji.

6. Dyrektor wykonawczy, najpóźniej do dnia 1 lipca każdego kolejnego roku budżetowego, przedkłada ostateczne sprawozdanie finansowe

▼B

wraz z opinią Rady Administracyjnej Parlamentowi Europejskiemu, Radzie, Komisji i Trybunałowi Obrachunkowemu.

7. Ostateczne sprawozdanie jest publikowane.

8. Dyrektor wykonawczy odpowiada na uwagi Trybunału Obrachunkowego, najpóźniej do dnia 30 września. Przesyła również tę odpowiedź do Rady Administracyjnej.

9. Dyrektor wykonawczy przedkłada Parlamentowi Europejskiemu, na jego żądanie, wszelkie informacje niezbędne do sprawnego zastosowania procedury udzielania absolutorium na dany rok budżetowy, zgodnie z art. 146 ust. 3 głównego rozporządzenia finansowego.

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

Artykuł 40

Rozporządzenie finansowe

Po otrzymaniu zgody Komisji Rada Administracyjna przyjmuje zasady finansowe mające zastosowanie wobec Agencji. Nie mogą one być niezgodne z rozporządzeniem (WE, Euroatom) nr 2343/2002 ([1]), chyba że taka niezgodność będzie szczególnie wymagana w działaniu Agencji, a Komisja wyda na to uprzednią zgodę.

Artykuł 41

Zwalczanie nadużyć

1. Dla celów walki z nadużyciami, korupcją i innymi aktami bezprawia, stosuje się rozporządzenie (WE) nr 1073/1999.

2. Agencja przystępuje do Umowy międzyinstytucjonalnej z dnia 25 maja 1999 r. w sprawie dochodzeń wewnętrznych prowadzonych przez Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF) i niezwłocznie przyjmuje odpowiednie postanowienia, mające zastosowanie do całego personelu Agencji.

3. Decyzje w sprawie finansowania i realizacji umów i narzędzi z nich wynikających wyraźnie stwierdzają, że Trybunał Obrachunkowy i OLAF mogą, w razie konieczności, przeprowadzić kontrole na miejscu u odbiorców funduszy Agencji.

ROZDZIAŁ 7

POSTANOWIENIA OGÓLNE I KOŃCOWE

Artykuł 42

Rozpoczęcie działalności Agencji

Agencja rozpoczyna działalność w ciągu 24 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

([1]) Rozporządzenie Komisji (*WE, Euratom*) nr 2342/2002 z dnia 23 grudnia 2002 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania rozporządzenia Rady (*WE, Euratom*) nr 1605/2002 w sprawie rozporządzenia finansowego stosowanego do budżetu ogólnego Wspólnot Europejskich (Dz.U. L 357 z 31.12.2002, str. 72).

▼B

Artykuł 43

Ocena

W ciągu pięciu lat od objęcia przez Agencję obowiązków Komisja przeprowadza ocenę realizacji niniejszego rozporządzenia, osiągnięć Agencji i jej metod pracy. Ocena ta uwzględnia opinie przedstawicieli sektora kolejowego, partnerów społecznych i organizacji klientów. Wyniki oceny są publikowane, a Komisja proponuje, w razie konieczności, zmiany do niniejszego rozporządzenia.

W tym kontekście Komisja, jeśli to stosowne, przedstawia propozycję przeglądu przepisów niniejszego rozporządzenia w świetle osiągnięć w odniesieniu do regulatorów, zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu. Parlament Europejski i Rada oceniają tę propozycję i w szczególności rozważają, czy należy zrewidować skład Rady Administracyjnej, zgodnie z ogólnymi założeniami, które zostaną przyjęte przez regulatorów.

Artykuł 44

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

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.