



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 30.1.2013

COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur

og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

1.1. Den seneste udvikling i EU-politikken på jernbaneområdet

I sin hvidbog af 28. marts 2011 "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" ("Hvidbog 2011") opstillede Kommissionen sin vision for et fælles europæisk jernbaneområde, dvs. et indre jernbanemarked hvor de europæiske jernbanevirksomheder kan levere ydelser fri for unødvendige tekniske og administrative barrierer.

Konklusionerne fra Det Europæiske Råds møde i januar 2012 understreger ligeledes vigtigheden af at frigøre det vækstskabende potentiale i et fuldt integreret indre marked til gavn for såvel netværksindustrierne som for andre¹, og Kommissionens meddelelse "Indsats for vækst, stabilitet og beskæftigelse" af 30. maj 2012² fremhæver vigtigheden af yderligere at reducere de administrative byrder og hindringer for markedsadgang til jernbanesektoren og fremlægger landespecifikke anbefalinger med henblik herpå. Endelig vedtog Kommissionen den 6. juni 2012 sin meddelelse om en styrkelse af styringen af det indre marked, der ligeledes understreger transportsektorens betydning³.

EU's jernbanemarked har i løbet af det seneste årti gennemgået voldsomme forandringer, der gradvist er blevet indført med lovgivning på området i form af de tre "jernbanepakker" (og en række ledsagende retsakter), der havde til formål at åbne de nationale markeder og øge jernbanernes konkurrenceevne og interoperabilitet på EU-plan og samtidig bevare et højt sikkerhedsniveau. På trods af den betydelige udvikling i den samlede EU-lovgivning og andre foranstaltninger, der opretter et indre marked for jernbanetransporttjenester, er jernbanernes andel af transporten inden for EU imidlertid stadig beskeden. Kommissionen har derfor fremlagt den fjerde jernbanepakke, der har til formål at forbedre kvaliteten af og effektiviteten i jernbanetransporten, og som fjerner de tilbageværende hindringer på markedet.

Denne forordning, som er en del af den fjerde jernbanepakke, har til formål at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske barrierer. Dette skal ske gennem oprettelsen af Den Europæiske Unions Jernbaneagentur, som skal udvikle en fælles strategi for udviklingen af regler for det europæiske jernbanesystems sikkerhed og interoperabilitet med henblik på at øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomheder, som opererer i hele Unionen, reducere de administrative omkostninger, forkorte de administrative procedurer og forhindre skjult diskrimination. Forordningen skal træde i stedet for den oprindelige forordning om oprettelse af jernbaneagenturet og tildeler agenturet en række nye og vigtige opgaver, der cementerer dets kompetence som europæisk myndighed inden for spørgsmål om jernbaneinteroperabilitet og jernbanesikkerhed.

1.2. Hvorfor skal den gældende forordning (EF) nr. 881/200 (som ændret) erstattes af en ny retsakt?

En række forhold vedrørende de europæiske jernbaner og agenturet har ændret sig siden 2004, hvor den oprindelige forordning om oprettelse af agenturet blev vedtaget. Der er således fremkommet talrige eksempler på, hvordan EU's indre jernbanemarked fungerer, også med hensyn til interoperabilitet og sikkerhed, og der er vedtaget ny lovgivning, som har ført til en

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/ec/127599.pdf.

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

ændring af agenturforordningen (2008), eller som har bygget videre på agenturets allerede eksisterende opgaver uden at føre til en ændring af forordningen (f.eks. Kommissionens afgørelse 2011/155/EU).

Konsekvensanalysen, som ledsager dette forslag, peger på en række foranstaltninger, som giver agenturet nye beføjelser og strømliner eksisterende processer.

I lyset af evalueringen af agenturforordningen og agenturet (2009-2010), anbefalingerne i den fælles erklæring fra Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet om decentraliserede agenturer (2012) og udtalelsen fra bestyrelsen vedrørende agenturets fremtid (2012) er det desuden nødvendigt at gennemføre en række ændringer for at forbedre agenturets funktion. Det drejer sig især om forbedringer i forbindelse med agenturets interne organisation, ledelse, beslutningsprocedure og forholdet til de interesserede parter.

En ny forordning vil desuden bidrage til at forenkle retsaktens struktur (bl.a. ved at fjerne og omnummerere artikler) og gøre den mere logisk (bl.a. ved at flytte visse artikler til mere relevante kapitler, oprette nye og fjerne forældede kapitler). Derudover bliver interoperabilitetsdirektivet og jernbanesikkerhedsdirektivet tillige ændret med denne pakke, og eftersom disse er tæt knyttede til agenturets opgaver, bør den nye forordning tage passende hensyn hertil.

På grundlag af ovenstående og i henhold til rådgivning fra Den Juridiske Tjeneste fremlægger Kommissionen et forslag til en ny agenturforordning, der skal erstatte den oprindelige forordning (EF) nr. 881/2004. Forslaget indeholder en række ændringer i forhold til forordning (EF) nr. 881/2004, der kan grupperes i følgende tre kategorier:

- *Nye bestemmelser:* vedrørende agenturets nye opgaver (udstedelse af tilladelser til at bringe køretøjer i omsætning, udstedelse af tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer og udstedelse af sikkerhedscertifikater), øget kontrol over de nationale myndigheder, udvidede beføjelser med hensyn til nationale forskrifter, nye indtægtskilder på agenturets budget (gebyrer og afgifter) og klagenævnet; visse af disse nye bestemmelser, navnlig de der vedrører den interne organisation, stammer fra den fælles erklæring om EU's agenturer.
- *Præcisering/forenkling af eksisterende bestemmelser:* navnlig hvad angår bestemmelser vedrørende arbejdsgangen, ERTMS, jernbanepersonale, registre og andre opgaver.
- *Opdateringer* som følge af udviklingen i det lovmæssige og politiske grundlag: herunder bestemmelser vedrørende den interne organisation og forretningsgang og referencer til udvalgsprocedurer og delegerede retsakter.
- *Redaktionelle ændringer* i forhold til den oprindelige forordning.

1.3. Forbindelse mellem denne forordning, interoperabilitetsdirektivet og jernbanesikkerhedsdirektivet

Direktiv 2008/57/EF (direktivet om interoperabilitet i jernbanesystemet) og direktiv 2004/49/EF (jernbanesikkerhedsdirektivet) er tæt knyttede til forordning (EF) nr. 881/2004. Disse direktiver foreslås omarbejdet i den fjerde jernbanepakke, men vil ikke desto mindre være tæt knyttede til nærværende forordning. Dette skyldes primært det faktum, at agenturets arbejde omfatter jernbaneinteroperabilitet og jernbanesikkerhed, som disse to direktiver fastsætter retsgrundlaget for.

I denne forordning er der navnlig sammenfald vedrørende:

- tekniske specifikationer for interoperabilitet, også kaldet TSI (interoperabilitetsdirektivet), fælles sikkerhedsmål (jernbanesikkerhedsdirektivet) og fælles sikkerhedsmetoder (jernbanesikkerhedsdirektivet): agenturet er ansvarlig for at udarbejde udkast til henstillinger, der skal vedtages af Kommissionen, og for at afgive udtalelser til Kommissionen om manglende anvendelse af TSI
- sikkerhedscertifikater: agenturet er ansvarlig for at udstede dem, mens jernbanesikkerhedsdirektivet fastsætter den samlede procedure herfor
- registre: agenturet er ansvarlig for at rette henstillinger til Kommissionen om specifikationer for registre (som omhandlet i interoperabilitetsdirektivet) og revisionen af disse og for at sikre offentlig adgang til dem
- tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer og typer af jernbanekøretøjer i omsætning og tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer: agenturet er ansvarlig for at udstede dem, mens interoperabilitetsdirektivet fastsætter den samlede procedure for anvendelsen af dem
- telematik og det fælles harmoniserede togkontrollsystem ERTMS (European Rail Traffic Management System): disse områder reguleres specifikt af tekniske specifikationer for interoperabilitet, der vedtages i henhold til interoperabilitetsdirektivet, mens agenturet har en vigtig rolle som systemmyndighed
- bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer: agenturet yder bistand til disse organer, der oprettes og tillægges opgaver i henhold til interoperabilitetsdirektivet, og overvåger deres aktiviteter
- nationale sikkerhedsmyndigheder: agenturet yder bistand til disse organer, der oprettes og tillægges opgaver i henhold til jernbanesikkerhedsdirektivet, og overvåger deres aktiviteter
- nationale jernbaneforskrifter: agenturet er ansvarlig for at undersøge dem med henblik på at reducere antallet af nationale forskrifter, mens jernbanesikkerhedsdirektivet og interoperabilitetsdirektivet fastsætter proceduren for meddelelse af dem.

2. RESULTAT AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

Kommissionens tjenestegrene har løbende drøftet udviklingen af det fælles europæiske jernbaneområde med repræsentanterne for sektoren, og i 2010-2011 gennemførte den en ex post-evaluering af forordning (EF) nr. 881/2004 og det europæiske jernbaneagenturs arbejde⁴. Denne evaluering og den generelle evaluering af EU's agenturer fra 2009 fremhæver den merværdi, som agenturet skaber, og viser, at der blandt de interesserede parter generelt er en positiv holdning til agenturet og dets arbejde. Resultaterne af evalueringen er blevet brugt som vigtigt input og forberedende arbejde til det efterfølgende arbejde med den konsekvensanalyse, der er knyttet til revisionen af denne forordning.

Kommissionen har udarbejdet en grundig konsekvensanalyse til støtte for lovgivningsforslag til forbedring af det fælles europæiske jernbaneområdes effektivitet og konkurrenceevne inden for interoperabilitet og sikkerhed. Som led i konsekvensanalysen blev der i juni 2011

⁴ http://ec.europa.eu/transport/evaluations/doc/2011_era-evaluation-881-2004.pdf.

nedsat en konsekvensanalysestyregruppe (IASG), som GD MOVE inviterede alle Kommissionens generaldirektorater til at deltage i.

En ekstern konsulent gennemførte ligeledes en undersøgelse til støtte for konsekvensanalysen samt en målrettet høring af de interesserede parter. Den målrettede høring blev påbegyndt den 18. november 2011 i form af en internetundersøgelse, der sluttede den 30. december 2011. Denne undersøgelse blev fulgt op af interviews med de interesserede parter og af en interessepartsworkshop, der blev afholdt i slutningen af februar 2012.

Siden da har GD MOVE afholdt bilaterale møder med sektoren for at danne sig en mening om dens holdninger og forslag til indholdet af den fjerde jernbanepakke om interoperabilitet og jernbanesikkerhed.

Eftersom området er meget teknisk, blev der ikke gennemført en offentlig høring. Kommissionen sørgede imidlertid for, at alle interesserede parter blev hørt i god tid, og at drøftelserne dækkede alle initiativets nøgleelementer.

Udvalget for konsekvensanalyse:

Udvalget for konsekvensanalyse mødtes den 5. september 2012 og afgav efterfølgende en positiv udtalelse. Udvalgets vigtigste anbefalinger blev inkluderet i konsekvensanalysen:

- der blev tilføjet mere statistik og mere information om høringen af de interesserede parter
- de forventede synergier med andre elementer i den fjerde jernbanepakke blev tilføjet, og de indirekte virkninger af den blev præciseret yderligere
- de kerneforanstaltninger, der er fælles for løsningsmodel nr. 2-5, blev beskrevet mere detaljeret, og forskellene blev præciseret yderligere
- de metoder, der blev anvendt til udarbejdelse af konsekvensanalysen, blev yderligere præciseret og bedre forklaret; logikken blev således tydeliggjort ved hjælp af bedre krydsreferencer
- de økonomiske aktørers (jernbaneoperatørernes) administrative omkostninger og de offentlige myndigheders (de nationale myndigheder, agenturet og Kommissionen) omkostninger blev beskrevet mere klart.

Mulige modeller:

Kommissionen har på grundlag af en screening af individuelle foranstaltninger identificeret fem politiske løsningsmodeller (løsningsmodel nr. 2-6) ud over referencescenariet. I kraft af deres opbygning vedrører model nr. 2-5 primært interaktionsniveauet mellem Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (ERA eller agenturet) og de nationale myndigheder og giver alle mulighed for at opfylde de tre operationelle mål. Løsningsmodel nr. 6 omfatter en samling horisontale foranstaltninger, der for det meste er uafhængige af interaktionen mellem agenturet og de nationale myndigheder, og som kan anvendes sammen med løsningsmodel nr. 2-5 med en forventet styrkelse af den samlede endelige virkning til følge.

Løsningsmodel 1: Referencescenarie (gør intet) — fortsætte den kurs, der p.t. er sat for sektoren.

Løsningsmodel 2: Agenturet tildeles en større koordinerende rolle med hensyn til at sikre en konsekvent tilgang til certificeringen af jernbanevirksomheder og udstedelse af køretøjstilladelser.

Løsningsmodel 3: Agenturet omdannes til en one-stop-shop, idet den endelige afgørelse om certificering og godkendelse fortsat træffes af de nationale sikkerhedsmyndigheder, mens agenturet foretager ind- og udgående kontrol af ansøgninger og afgørelser.

Løsningsmodel 4: Agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder deles om kompetencen, idet den endelige afgørelse om certificering og godkendelse træffes af agenturet.

Løsningsmodel 5: Agenturet overtager de nationale sikkerhedsmyndigheders opgaver vedrørende certificering af jernbanevirksomheder og udstedelse af køretøjstilladelser.

Løsningsmodel 6: Horisontale foranstaltninger, der omfatter andre lovgivningsmæssige og bløde foranstaltninger (ud over at dele ansvaret mellem de nationale myndigheder og agenturet) til forbedring af jernbanesektorens konkurrenceevne, såsom en styrkelse af agenturets rolle i forbindelse med formidling af jernbanerelaterede informationer og oplysningsaktiviteter eller overgangen fra nationale tekniske og sikkerhedsmæssige forskrifter til et system af EU-forskrifter (agenturet og de nationale sikkerhedsmyndigheder identificerer unødvendige forskrifter, hvorpå de nationale myndigheder bliver påbudt at fjerne dem, samtidig med at muligheden for at vedtage nye forskrifter begrænses).

Følgerne af de forskellige modeller: Alle modellernes miljømæssige virkninger blev vurderet positivt, om end til at være små. Alle modellernes samfundsmæssige virkninger blev vurderet til at være små/marginale.

Skemaet nedenfor viser de økonomiske fordele (efficiens) og antallet af opfyldte mål (effektivitet) ved en kombination af modellerne:

Model	Efficiens (samlet fordel i alt mio. EUR)	Effektivitet (antal opfyldte operationelle mål)
Model nr. 2+6: Mere "ERA-koordination" + horisontale foranstaltninger	411	1
Model nr. 3+6: ERA som one-stop-shop + horisontale foranstaltninger	461	2
Model nr. 4+6: ERA og de nationale sikkerhedsmyndigheder deler kompetencen + horisontale foranstaltninger	497	3
Model nr. 5+6: ERA overtager de nationale sikkerhedsmyndigheders opgaver vedrørende godkendelse og certificering + horisontale foranstaltninger	476	3

Det blev konkluderet, at løsningsmodel nr. 4 (i kombination med nr. 6) er at foretrække, idet den giver den bedste resultatbalance i forhold til:

- sektoren – i form af reducerede omkostninger og sagsbehandlingstider for sikkerhedscertifikater, køretøjstilladelser og systemtilladelser
- de omkostningsmæssige konsekvenser for EU's budget
- de omkostningsmæssige konsekvenser for de nationale institutioner
- overensstemmelse med nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet
- løsning af de identificerede problemer og
- opfyldelsen af de opstillede mål.

Yderligere oplysninger om konsekvensanalysen og resultatet af høringen af de interesserede parter findes i arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene, som ledsager alle lovgivningsforslag, der søger at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske barrierer inden for interoperabilitet og sikkerhed på EU's jernbanemarked. Dokumentet offentliggøres på Generalsekretariatets websted efter vedtagelsen af denne retsakt.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF FORSLAGET

Dette afsnit kommenterer og forklarer hovedbestemmelserne i den nye agenturforordning, om nødvendigt sammenholdt med ændringerne i forhold til forordning (EF) nr. 881/2004.

KAPITEL 1 - PRINCIPPER:

Artikel 1: målsætningerne er revideret med henblik på at afspejle agenturets nye opgaver og derpå flyttet til betragtningerne. I stedet redegøres der for klarheds skyld for "Genstand og anvendelsesområde".

Artikel 2: "Retlig status"; flyttet hertil, da det er mere passende (tidligere artikel 22).

Artikel 3: ændret, således at den bedre afspejler agenturets nye opgaver.

KAPITEL 2 - ARBEJDSGANG:

Nyt kapitel tilføjet for at dække spørgsmål, der oprindeligt hørte til i andre kapitler, men som reelt omhandler de arbejdsmetoder, som agenturet benytter sig af til at opfylde sine mål.

Artikel 4: artiklen om "Nedsættelse og sammensætning af arbejdsgrupperne" er omskrevet for juridisk klarhed, navnlig vedrørende: referencen til AEIF, der nu er forældet og kan slettes, den oprindelige artikel 24, stk. 4, der er flyttet hertil fra artiklen om agenturets personale, og gruppernes forretningsorden, der vedtages af bestyrelsen.

Artikel 7: "Konsekvensanalyse"; den oprindelige tekst begrænsede cost-benefit-analysen til sikkerhedsområdet (tidligere artikel 6, stk. 4), men denne opgave bør ikke begrænses til nogen speciel agenturaktivitet, hvorfor stykket flyttes til et mere generelt kapitel, samtidig med at det anvendes mere generelt og fastsætter klare opgaver. Dette er i overensstemmelse med udtalelsen fra bestyrelsens refleksionsgruppe vedrørende agenturets fremtid og principperne om aktivitetsbaseret budgetlægning og ledelse.

Artikel 8: "Undersøgelser"; tidligere artikel 20 — flyttet, eftersom undersøgelser er midler til opfyldelse af målene og ikke opgaver som sådan.

Artikel 9: "Udtalelser"; tidligere artikel 10 om tekniske udtalelser. Ordet "tekniske" slettes i overensstemmelse med direktiverne; stk. 2a, litra b), slettes, idet det er forældet; og stk. 3 (tidligere stk. 2b) ændres med henblik på at udvide dets dækning (tidligere begrænset til TSI og uden et klart formål).

Artikel 10: "Tilsyn i medlemsstaterne"; tidligere artikel 33 — flyttet til dette kapitel, idet tilsyn er midler til opfyldelse af agenturets mål.

KAPITEL 3 - OPGAVER VEDRØRENDE JERNBANESIKKERHED:

Artikel 11: "Teknisk bistand - jernbanesikkerhed"; mindre ændringer, der præciserer agenturets opgaver.

Artikel 12: "Sikkerhedscertifikater"; ny opgave for agenturet (udstedelse af sikkerhedscertifikater) som foreslået i konsekvensanalysen og i overensstemmelse med det reviderede jernbanesikkerhedsdirektiv.

Artikel 13: "Vedligeholdelse af køretøjer"; ny artikel — rest fra det tidligere kapitel 3a, der er forenklet og flyttet til kapitlet om sikkerhed, som er det bedst egnede.

Artikel 14: "Jernbanebefordring af farligt gods"; ny artikel, der formaliserer det arbejde agenturet allerede udfører på området for befordring af farligt gods.

KAPITEL 4 - OPGAVER VEDRØRENDE INTEROPERABILITET:

Artikel 15: "Teknisk bistand – interoperabilitet"; mindre ændringer, der afspejler ændringer i interoperabilitetsdirektivet (litra b) og c)), og som præciserer agenturets nuværende opgaver.

Artikel 16: "Tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning"; ny artikel, der dækker agenturets nye rolle i forbindelse med udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning som foreslået i konsekvensanalysen og i overensstemmelse med det ændrede interoperabilitetsdirektiv.

Artikel 17: "Tilladelser til at bringe typer af jernbanekøretøjer i omsætning"; ny artikel, der dækker agenturets nye rolle i forbindelse med udstedelse af tilladelser til at bringe typer af jernbanekøretøjer i omsætning i overensstemmelse med det ændrede interoperabilitetsdirektiv.

Artikel 18: "Tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer"; ny artikel, der dækker agenturets nye rolle i forbindelse med udstedelse af tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer. Dette er knyttet til agenturets rolle som systemmyndighed og den nye opgave med at udstede tilladelser til at bringe typer af jernbanekøretøjer i omsætning i det fælles harmoniserede togkontrolsystem ERTMS (med henblik på at sikre, at tilladelser udstedt til køretøjer med mobilt ERTMS-udstyr er forenelige med det faste ERTMS-udstyr).

Artikel 19: "Telematik"; ny artikel, der er tilføjet for at formalisere den rolle, agenturet allerede udøver, i henhold til TSI for telematik for persontrafikken/TSI for telematik for godstrafikken og i overensstemmelse med konsekvensanalysen.

Artikel 20: "Bistand til de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer"; ændret, idet bestemmelser om Kommissionens overvågning af de bemyndigede organer er flyttet til et nyt kapitel om overvågning. Det tilbageværende omhandler bistand til de bemyndigede organer (pr. 20. april 2011 tildelte Kommissionen agenturet opgaver vedrørende NB Rails tekniske sekretariat (NB Rail er koordineringsgruppen for de bemyndigede organer), som allerede er sat i gang, og det er nødvendigt, at dette afspejles korrekt i lovgivningen).

KAPITEL 5 - OPGAVER VEDRØRENDE NATIONALE FORSKRIFTER: flyttet, så det nu kommer efter kapitlet om interoperabilitet.

Artikel 21, 22 og 23: om "nationale bestemmelser"; nye artikler, der omfatter de oprindelige artikler 9a og 9b, der er ændret for at strømline procedurerne med interoperabilitetsdirektivet og jernbanesikkerhedsdirektivet og for at tage højde for agenturets udvidede beføjelser i relation til nationale forskrifter, hvoraf sidstnævnte udspringer af konsekvensanalysen og taskforcen vedrørende nationale sikkerhedsforskrifters udkast til rapport; og en klar tildeling til agenturet af forvaltningen af IT-systemet med henblik på at afklare det tidligere blandede ansvar (mellem Kommissionen og agenturet) og med henblik på at løse de nuværende tekniske problemer samt problemer med koordinering og ejerskab.

KAPITEL 6 - OPGAVER VEDRØRENDE ERTMS: afsnittet om ERTMS fortjener et nyt, separat kapitel.

Artikel 24-28: om "ERTMS-opgaver"; omfatter den oprindelige artikel 21a, der er ændret for at præcisere agenturets og andre aktørers ansvarsområder i forhold til ERTMS, for at styrke udbredelsen af ERTMS og for at afspejle de opgaver, som agenturet allerede udøver på dette

område; og artikel 27, der er ændret i overensstemmelse med Kommissionens foreløbige evaluering af den tekniske opfølgning.

KAPITEL 7 - OPGAVER VEDRØRENDE OVERVÅGNINGEN AF DET FÆLLES EUROPÆISKE JERNBANEOMRÅDE: nyt kapitel, der samler forskellige opgaver vedrørende overvågningen under ét for bedre synlighed og klarhed.

Artikel 29: "Tilsyn med de nationale jernbanesikkerhedsmyndigheder"; ny artikel, der dækker agenturets udvidede beføjelser i forbindelse med tilsyn med de nationale sikkerhedsmyndigheder som foreslået i konsekvensanalysen (og i evalueringen af agenturforordningen).

Artikel 30: "Tilsyn med de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer"; ny artikel, der dækker agenturets nye opgave i forbindelse med tilsyn med de bemyndigede organer som foreslået i konsekvensanalysen.

Artikel 31: "Overvågning af udviklingen i interoperabiliteten og jernbanesikkerheden"; delvist baseret på den oprindelige artikel 9 (med nyt stk. 1 og 2, der præciserer agenturets opgave vedrørende overvågning af sikkerheden) og den oprindelige artikel 14 (nye stk. 3 og 4, hvor to separate rapporter om interoperabilitet og sikkerhed nu er slået sammen til én) og med tilføjelse af stk. 5, der er baseret på den oprindelige artikel 21b, stk. 2a, i overensstemmelse med konsekvensanalysen og evalueringen af agenturforordningen.

KAPITEL 8 - ANDRE OPGAVER: nyt kapitel, der kombinerer de tidligere kapitler om registre, jernbanepersonale og andre opgaver.

Artikel 32: "Jernbanepersonale"; kombinerer de oprindelige artikler 16b, 16c og 17 med henblik på forenkling, idet nogle opgaver er forældede og andre er omhandlet i direktiv 2007/59/EF, og er ændret for at undgå tvetydighed og gentagelse.

Artikel 33: "Registre"; kombinerer de oprindelige artikler 18 og 19, der er opdateret og strømlinet med lovgivningen.

Artikel 34: "Netværk af nationale sikkerhedsmyndigheder, undersøgelsesorganer og repræsentative organer"; delvis den oprindelige artikel 6, stk. 5, og artikel 9. Netværket af repræsentative organer er tilføjet (stk. 2) for at forbedre og strukturere agenturets koordinering af de interesserede parter på, og stk. 3 er tilføjet for at forbedre og strukturere høringen af alle interesserede parter og i sidste ende for, at agenturet kan opnå flere og bedre resultater (i overensstemmelse med evalueringen af agenturforordningen og udtalelsen vedrørende agenturets fremtid).

Artikel 35: "Kommunikation og formidling"; ny artikel, der delvis formaliserer agenturets nuværende opgaver med baggrund i konsekvensanalysen, evalueringen af agenturforordningen og udtalelsen vedrørende agenturets fremtid.

Artikel 36: "Forskning og fremme af innovation"; oprindelig artikel 29 tilføjet innovation, der formaliserer det arbejde, agenturet allerede laver i vid udstrækning, i overensstemmelse med udtalelsen fra bestyrelsen vedrørende agenturets fremtid.

Artikel 37: "Bistand til Kommissionen"; mindre ændringer.

Artikel 38: "Bistand til bedømmelsen af jernbaneprojekter"; oprindelig artikel 15, der nu også dækker sikkerhed.

Artikel 39: "Bistand til medlemsstater og interesserede parter"; ny artikel med baggrund i konsekvensanalysen (foranstaltning under løsningsmodel nr. 6) og resultaterne af evalueringen af agenturforordningen.

Artikel 40: "Internationale forbindelser"; ny artikel 29, der formaliserer det arbejde, agenturet allerede laver i vid udstrækning, i overensstemmelse med konsekvensanalysen og udtalelsen fra bestyrelsen vedrørende agenturets fremtid.

Artikel 41: "Reservedele"; ny artikel, der omhandler nye opgaver i overensstemmelse med konsekvensanalysen.

KAPITEL 9 - AGENTURETS ORGANISATION: hovedsageligt udformet på baggrund af den fælles erklæring og den fælles tilgang fra Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet om decentraliserede agenturer, navnlig vedrørende: bestyrelsens udvidede kompetencer (der før primært var administrative), oprettelsen af et forretningsudvalg, det flerårige arbejdsprogram, andre standardbestemmelser om HR og budgetspørgsmål.

Andre vigtige ændringer:

Artikel 48: "Årlige og flerårige arbejdsprogrammer"; det vurderes hensigtsmæssigt for klarheds skyld at indsætte en ny, separat artikel om arbejdsprogrammer, hvilket er i overensstemmelse med den fælles erklæring og anbefalingerne fra Revisionsretten, Europa-Parlamentet, evalueringen af agenturforordningen og udtalelsen fra bestyrelsen om agenturets fremtid (flerårigt perspektiv, ABB og ABM, forholdet til de interesserede parter).

Artikel 51-57: "Klagenævn"; nye artikler. Det er nødvendigt at oprette et klagenævn som følge af agenturets udvidede kompetencer (udstedelse af sikkerhedscertifikater og tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning), og selvom konsekvensanalysen giver mulighed for at oprette et uafhængigt klagenævn uden for agenturet, skønnes det, at den løsning, der på nuværende tidspunkt anvendes hos EASA, er mere passende. Bestemmelserne er således baseret på de relevante bestemmelser i EASA-forordningen.

KAPITEL 10 - FINANSIELLE BESTEMMELSER:

Artikel 58, stk. 2: nyt stk. 2, litra c), der omhandler agenturets nye indtægtskilde (eksterne gebyrer og afgifter i forbindelse med udstedelse af sikkerhedscertifikater og tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning (nye opgaver)), og nyt stk. 2, litra e), der strømliner med EASA-forordningen.

KAPITEL 11 - PERSONALE: nyt kapitel, der i vidt omfang følger de standardbestemmelser, der omhandles i den fælles tilgang til agenturer (artikel 62 og 63).

Artikel 61: "Almindelige bestemmelser", oprindelig artikel 24, der er ændret i overensstemmelse med den fælles erklæring om agenturer, evalueringen af agenturforordningen og udtalelsen fra bestyrelsen om agenturets fremtid, bl.a. med hensyn til den maksimale varighed af kontrakter, som er blevet slettet.

KAPITEL 12 - ALMINDELIGE BESTEMMELSER:

Artikel 64, 66-68 og 70-72: flyttet hertil fra andre dele af den oprindelige forordning og om nødvendigt ændret i henhold til den fælles erklæring om agenturer.

Artikel 65: "Hjemstedsaftale og vilkår"; ny artikel i henhold til den fælles erklæring om decentraliserede agenturer (2012).

Artikel 69: "Samarbejde med nationale myndigheder og organer"; ny artikel, der følger af agenturets nye beføjelser til at udstede certifikater og tilladelser, nødvendigheden af at samarbejde med de nationale organer og myndigheder i visse sager som følge af deres ekspertise samt muligheden for at kontrahere og subkontrahere visse af agenturets opgaver.

KAPITEL 13 - AFSLUTTENDE BESTEMMELSER: nyt kapitel.

Artikel 73 og 74: "Delegerede retsakter"; nye artikler. Som følge af agenturets nye beføjelser (til at udstede sikkerhedscertifikater og tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning, egne ressourcer) er det nødvendigt at vedtage delegerede foranstaltninger som det er tilfældet med EASA.

Artikel 75: "Udvalgsprocedure"; ny artikel indsat for at undgå for mange henvisninger til andre retsakter i forordningen (interoperabilitetsdirektivet).

Artikel 76: "Evaluering og revision"; oprindelig artikel om evaluering, der er ændret i henhold til den fælles erklæring om agenturer.

ARTIKLER, DER ER UÆNDREDE I FORHOLD TIL FORORDNING (EF) NR. 881/2004: 5, 6, 58, 59 og 60.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Denne nye forordning fastsætter retsgrundlaget for Den Europæiske Unions Jernbaneagents budget- og personalemæssige forpligtelser. De detaljerede beregninger findes i finansieringsoversigten i bilaget.

Det er vigtigt at understrege, at for så vidt angår agenturets personale omfatter nærværende forordning:

1. ressourceberegninger fra de to tidligere finansieringsoversigter til den oprindelige forordning (EF) nr. 881/2004 og ændringen heraf fra 2008 (forordning (EF) nr. 1335/2008), der tildelte agenturet 104 midlertidigt ansatte
2. budgetproceduren for 2005-2013 i henhold til hvilken budgetmyndigheden tildelte agenturet 39 ekstra stillinger til dækning af ekstraopgaver, der ikke var omhandlet i agenturforordningen, hvilket samlet set gav stillinger til 143 midlertidigt ansatte i 2013
3. de nye opgavers og agenturets styrkede beføjelsers skønnede indvirkning på personalebehovet, der er omfattet af denne nye forordning og sat til 45 personer.

Med hensyn til **punkt 2** skal det bemærkes, at antallet af stillinger er steget gradvist siden agenturet blev oprettet i 2005. Denne ændring er blevet nøje undersøgt og vedtaget af budgetmyndigheden hvert år i henhold til det antal stillinger, som Kommissionen har foreslået. Den primære forklaring på forskellen mellem punkt 1 og 2 er, at en række funktioner og aktiviteter såsom retlige anliggender, databaseskyttelsesansvarlig, sekretariatsforretninger for bestyrelsen, intern revision, kvalitets- og aktivitetsplanlægning, økonomiske evalueringer (konsekvensanalyser), offentlige indkøb, facilitetsstyring og stillingen som administrationschef ikke blev medregnet i den oprindelige forordning, eller ikke var planlagt til at skulle udføres af specialiseret personale. På nogle aktivitetsområder, herunder HR, IT og økonomi, blev personalebehovet desuden væsentligt undervurderet.

Behovet for økonomiske evalueringer skyldes, at agenturet blev oprettet for at bidrage til et integreret og konkurrencedygtigt jernbaneområde. Denne aktivitet har været en del af agenturets arbejdsområde fra starten, også selvom der ikke blev afsat personale til det i finansieringsoversigten. Der er utvivlsomt brug for at udføre denne aktivitet, og behovet er steget i overensstemmelse med principperne om aktivitetsbaseret budgetlægning, hvilket også afspejles i det faktum, at der er indsat en ny artikel herom i den nye forordning.

I tilgift til denne udvikling har Kommissionen vedtaget forskellige retsakter, der tildeler agenturet nye opgaver med dertilhørende personalemæssige konsekvenser, dog uden at dette

har været korrekt afspejlet i finansieringsoversigten. Kommissionens afgørelse 2011/155/EU om offentliggørelse og forvaltning af det referencedokument, der er omhandlet i artikel 27, stk. 4, i direktiv 2008/57/EF overdrager for eksempel agenturet yderligere opgaver med at forenkle de processer og regler, der anvendes i forbindelse med godkendelse af jernbanekøretøjer og -systemer, og med at forsøge på at gøre disse mere gennemsigtige. Nærmere betegnet omfatter agenturets rolle dokumentation i forbindelse med godkendelsesprocesserne i medlemsstaterne, dokumentation i forbindelse med anvendelsen af nationale forskrifter ved godkendelse af jernbanekøretøjer og kontrol af datakonsistens, bistand til de nationale sikkerhedsmyndigheder og forvaltning og vedligeholdelse af data.

Med hensyn til **punkt 3** følger de budget- og personalemæssige konsekvenser af nye og udvidede opgaver primært af beregninger i konsekvensanalysen, gennemførelsen af anbefalingerne i den fælles erklæring fra Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet om decentraliserede agenturer, anbefalinger fra Revisionsretten og Den Interne Revisionstjeneste og evalueringen af agenturforordningen. Alle de lovgivningsmæssige ændringer er uddybet i afsnit 3 i denne begrundelse. Det vurderes, at der er brug for samlet set 70 ansatte til at varetage disse nye og udvidede opgaver, dvs. 43 ekstra ansatte i forhold til det nuværende antal ansatte i agenturet. Disse 43 ansatte skal varetage udstedelsen af tilladelser og certifikater og finansieres af de eksterne gebyrer og afgifter, mens det resterende behov på 27 ansatte finansieres ved hjælp af intern omfordeling af det nuværende personale. Det vil derfor ikke have nogen virkninger for EU's budget (bortset fra 2015 og 2016, hvor de eksterne gebyrer og afgifter endnu ikke er til disposition).

De ekstra 43 ansatte omfatter personale fra følgende kategorier:

- 41 tekniske eksperter til at varetage udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer og typer af jernbanekøretøjer i omsætning (30), udstedelse af tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer (6) og udstedelse af sikkerhedscertifikater (5)
- tilknyttet administrativt personale (2), herunder 1 bogholder til at varetage forvaltningen af den planlagte opkrævning af gebyrer og afgifter og i forbindelse hermed samarbejde med de nationale myndigheder.

De eksterne gebyrer og afgifter vil desuden dække tilknyttede indirekte omkostninger, primært:

- oversættelse til de nationale sprog af afgørelser udstedt af agenturet
- et elektronisk bogholderisystem (eksterne gebyrer og afgifter).

De resterende 27 ansatte, der skal findes ved intern omfordeling af det nuværende personale i agenturet, skal varetage:

- tilsynet med de nationale jernbanesikkerhedsmyndigheder og de bemyndigede organer og gennemførelse af national lovgivning om jernbanesikkerhed og interoperabilitet
- arbejdet med redueringen af antallet af nationale forskrifter
- rådgivning og bistand til medlemsstater og interesserede parter, formidling af jernbanerelaterede informationer og oplysningsaktiviteter og koordinering vedrørende reservedele, der eventuelt skal standardiseres.

ERA's samlede virkninger for EU's budget i 2015-2020 beregnes til at være EUR 157,113 mio. De nye opgavers virkninger for EU's budget beløber sig til

EUR 0,4113 mio., og fra 2017 og frem dækkes disse omkostninger af gebyrer og afgifter betalt af industrien.

Forslaget vil også have indvirkning på Kommissionens personalebehov (i GD MOVE), og i den forbindelse omfatter nærværende forordning:

1. ressourceberegninger fra de to tidligere finansieringsoversigter til den oprindelige forordning (EF) nr. 881/2004 og ændringen heraf fra 2008 (forordning (EF) nr. 1335/2008), der tildelte Kommissionen 2 tjenestemænd/midlertidigt ansatte
2. ændringer for 2005-2013 i henhold til hvilke 3 ekstra ansatte i Kommissionen varetager agenturrelaterede spørgsmål og dækker de ekstraopgaver, der ikke var omhandlet i agenturforordningen.

Det samlede antal ansatte i Kommissionen knyttet til nærværende forslag er 5 personer. Der er ikke anmodet om nye stillingstildelinger.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur

og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²,
efter den almindelige lovgivningsprocedure og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) En gradvis oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde kræver, at Unionen fastsætter regler for jernbanerne, som dækker såvel de tekniske (interoperabilitet) som de sikkerhedsmæssige aspekter, eftersom disse to aspekter er uadskillelige, og eftersom der på begge områder er behov for en højere grad af harmonisering på EU-plan. I løbet af de seneste to årtier er der vedtaget relevant lovgivning på jernbaneområdet, navnlig tre jernbanepakker, hvoraf Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet er vigtigst.
- (2) Det kræver et betydeligt teknisk stykke arbejde at forfølge målene for jernbanesikkerhed og interoperabilitet samtidig, og dette arbejde bør styres af et specialiseret organ. I forbindelse med den anden jernbanepakke i 2004 var det derfor nødvendigt at oprette et europæisk jernbaneagentur for sikkerhed og interoperabilitet (i det følgende benævnt "agenturet") inden for de eksisterende institutionelle rammer og uden at ændre kompetencefordelingen inden for Unionen.
- (3) Det europæiske jernbaneagentur blev oprindeligt oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004³ for at fremme oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde og bidrage til moderniseringen af jernbanesektoren,

¹ EUT C ... af ..., s. ...

² EUT C ... af ..., s. ...

³ EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1.

samtidig med at sektorens fordele på sikkerhedsområdet blev styrket. Som følge af et betydeligt antal ændringer i agenturets opgaver og interne organisation bør forordning (EF) nr. 881/2004 imidlertid erstattes af en ny retsakt.

- (4) Den fjerde jernbanepakke omfatter vigtige ændringer, som har til formål at forbedre det fælles europæiske jernbaneområdes funktion ved hjælp af omarbejdninger af direktiv 2004/49/EF og direktiv 2008/57/EF, der begge har direkte tilknytning til agenturets opgaver. Disse direktiver fastsætter sammen med nærværende forordning navnlig bestemmelser for udførelsen af opgaver i forbindelse med udstedelse af køretøjstilladelser og sikkerhedscertifikater på EU-plan. Dette vil medføre, at agenturet spiller en større rolle.
- (5) Agenturet bør bidrage til oprettelsen af et fælles europæisk jernbaneområde og sikre et højt sikkerhedsniveau, samtidig med at det søger på at forbedre jernbanesektorens konkurrenceevne. Dette opnås ved at yde teknisk bistand til gennemførelsen af EU-retsfor skrifter, der tager sigte på at forbedre jernbanesystemernes interoperabilitet, og til udviklingen af en fælles strategi for det europæiske jernbanesystems sikkerhed. Agenturet bør endvidere fungere som europæisk myndighed med ansvar for udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer og typer af jernbanekøretøjer i omsætning, udstedelse af sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder og udstedelse af tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer. Desuden bør agenturet overvåge de nationale jernbaneforskrifter og resultaterne af de nationale myndigheders indsats på områderne interoperabilitet og sikkerhed i jernbanesektoren.
- (6) Under forfølgelsen af sine mål bør agenturet tage fuldt ud hensyn til den forestående udvidelse af Den Europæiske Union og de specifikke problemer, der er knyttet til jernbaneforbindelserne med tredjelande. Agenturet bør have enekompetence for så vidt angår de opgaver og beføjelser, som det har fået overdraget.
- (7) I udførelsen af sine opgaver, navnlig i forbindelse med udarbejdelsen af udkast til henstillinger, bør agenturet i høj grad benytte sig af eksterne eksperter på jernbaneområdet. Disse eksperter bør først og fremmest være sagkyndige fra jernbanesektoren og de relevante nationale myndigheder. Agenturet bør nedsætte kompetente og repræsentative arbejdsgrupper bestående af disse eksperter.
- (8) Agenturet bør udbygge arbejdet med konsekvensanalyser med henblik på at formidle indsigt i agenturets økonomiske betydning for jernbanesektoren og dets indvirkning på samfundet for at andre kan træffe velbegrundede beslutninger og for mere effektivt at kunne prioritere sine arbejdsopgaver og fordele sine ressourcer.
- (9) Agenturet bør yde uafhængig og objektiv teknisk bistand, først og fremmest til Kommissionen. Direktiv [Railway Interoperability] fastsætter grundlaget for udarbejdelse og revision af tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), mens direktiv ... [Railway Safety] fastsætter grundlaget for udarbejdelse og revision af fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsmål. Kontinuiteten i arbejdet og den udvikling, TSI, fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsmål gennemgår i tidens løb, kræver en permanent faglig struktur og et specialiseret organ med sagkyndigt personale. Således bør agenturet være ansvarlig for at udarbejde henstillinger til Kommissionen i forbindelse med udarbejdelse og revision af TSI, fælles sikkerhedsmetoder og fælles sikkerhedsmål. De nationale sikkerhedsorganisationer og tilsynsorganer bør ligeledes have mulighed for at indhente en uafhængig teknisk udtalelse fra agenturet.

- (10) Jernbanevirksomhederne, navnlig nye ansøgere, har oplevet adskillige problemer, når de har ansøgt om sikkerhedscertifikater hos de kompetente nationale myndigheder, lige fra procedurer, der trækker i langdrag, til urimeligt høje omkostninger og ulige behandling. Dertil kommer, at certifikater udstedt i én medlemsstat ikke er blevet betingelsesløst anerkendt i andre medlemsstater, hvilket er til skade for det fælles europæiske jernbaneområde. Med henblik på at gøre procedurerne for udstedelse af sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder mere effektive og upartiske er det derfor nødvendigt at indføre et EU-sikkerhedscertifikat, der er gyldigt i hele Unionen, og som udstedes af agenturet. Grundlaget herfor er fastsat i det reviderede direktiv ... [Railway Safety Directive].
- (11) Direktiv 2008/57/EF fastsætter bestemmelser for tilladelser til ibrugtagning af jernbanekøretøjer i hver enkelt medlemsstat med visse undtagelser. Kommissionen nedsatte i 2011 en taskforce vedrørende køretøjstilladelser, som har drøftet adskillige sager, hvor fabrikanter og jernbanevirksomheder har været udsat for urimelig lange og dyre godkendelsesprocedurer, og taskforcen har fremlagt en række forslag til forbedringer. Eftersom visse af problemerne skyldes, at den nuværende procedure for godkendelse af køretøjer er kompleks, bør denne forenkles. Der bør kun udstedes én tilladelse til at bringe køretøjer og køretøjstyper i omsætning pr. jernbanekøretøj, og denne tilladelse bør udstedes af agenturet. Dette vil medføre mærkbare fordele for sektoren, eftersom omkostningerne reduceres og sagsbehandlingstiden forkortes, og mindske risikoen for eventuel forskelsbehandling, navnlig for nye virksomheder, der ønsker at komme ind på et jernbanemarked. Grundlaget herfor er fastsat i det reviderede direktiv ... [Railway Interoperability].
- (12) For yderligere at fremme udviklingen af et fælles europæisk jernbaneområde, navnlig med henblik på at kunne give jernbanekunderne og -passagererne relevante oplysninger, og idet agenturets nuværende rolle tages i betragtning, bør agenturets rolle på trafiktelematikområdet styrkes. Dette vil sikre en ensartet udvikling og en hurtig udbredelse af telematiksystemer.
- (13) Det fælles harmoniserede togkontrolsystem ERTMS (European Rail Traffic Management System) er særdeles vigtigt for en gnidningsløs udvikling af det fælles europæiske jernbaneområde og dets sikkerhed, men lider til dato under en opsplittet udvikling, og det er derfor nødvendigt at styrke den overordnede koordinering heraf på EU-plan. Agenturet, der er det bedst egnede EU-organ, bør derfor have en mere fremtrædende rolle på dette område med henblik på at sikre en ensartet udvikling af ERTMS, bidrage til at sikre, at ERTMS-udstyr opfylder de gældende specifikationer, og sikre, at europæiske forskningsprogrammer vedrørende ERTMS koordineres med udarbejdelsen af tekniske specifikationer for ERTMS. For at gøre procedurerne for udstedelse af tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer mere effektive og upartiske er det desuden nødvendigt at indføre en fælles tilladelse, der er gyldig i hele Unionen, og som udstedes af agenturet. Grundlaget herfor er fastsat i det reviderede direktiv ... [Railway Interoperability Directive].
- (14) De kompetente nationale myndigheder opkræver normalt en afgift for at udstede køretøjstilladelser og sikkerhedscertifikater. Når denne kompetence overføres til EU, bør agenturet bemyndiges til at opkræve afgifter for udstedelse af de certifikater og tilladelser, der er omhandlet i de foregående betragtninger. Disse afgifter bør ligge på et niveau svarende til det nuværende gennemsnit i Unionen og bør fastsættes i en delegeret retsakt, som Kommissionen vedtager.

- (15) Det er et generelt mål, at overdragelsen af funktioner og opgaver fra medlemsstaterne til agenturet bør ske på en effektiv måde og uden at sænke de nuværende høje sikkerhedsniveauer. Agenturet bør desuden have tilstrækkelige ressourcer til at udføre sine nye opgaver, og koordineringen af tildelingen af disse ressourcer bør ske på grundlag af klart definerede behov. De nationale myndigheder, navnlig de nationale sikkerhedsmyndigheder, har opbygget ekspertise på området, og agenturet bør have adgang til at gøre brug af denne ekspertise i forbindelse med udstedelsen af relevante tilladelser og certifikater. Med henblik herpå bør der tilskyndes til udstationering af nationale eksperter hos agenturet.
- (16) Direktiv ... [Railway Safety] og direktiv ... [Railway Interoperability] fastsætter, at de nationale sikkerhedsforskrifter skal vurderes i lyset af målet om sikkerhed og interoperabilitet og forenelighed med konkurrencereglerne. Direktiverne begrænser også medlemsstaternes mulighed for at vedtage nye nationale forskrifter. Under det nuværende system eksisterer der fortsat et stort antal nationale forskrifter, hvilket kan føre til uoverensstemmelser mellem national lovgivning og EU-lovgivning, og som skaber en risiko for utilstrækkelig gennemsigtighed og skjult diskrimination af udenlandske operatører, navnlig mindre og nye operatører. Med henblik på at skabe et fuldt gennemsigtigt og upartisk sæt jernbaneregler for EU er det nødvendigt at styrke den gradvise reduktion af antallet af nationale forskrifter. Det er derfor tvingende nødvendigt, at der kan indhentes en udtalelse baseret på uafhængig og neutral ekspertise på EU-plan. Agenturets rolle bør styrkes i overensstemmelse hermed.
- (17) Blandt de nationale sikkerhedsmyndigheder og de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer er der stor forskel på indsats, organisation og beslutningstagningsprocedurer for så vidt angår interoperabilitet og jernbanesikkerhed, hvilket forhindrer, at det fælles europæiske jernbaneområde fungerer gnidningsløst. Dette kan navnlig være til skade for små og mellemstore virksomheder, der ønsker at komme ind på jernbanemarkedet i en anden medlemsstat. Det er derfor nødvendigt at styrke koordineringen med henblik på at øge harmoniseringen på EU-plan. Agenturet bør derfor føre kontrol med de nationale sikkerhedsmyndigheder og de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer ved hjælp af audits og tilsyn.
- (18) Når det drejer sig om sikkerhed, er det vigtigt at sikre størst mulig gennemsigtighed og en effektiv informationsformidling. Det er desuden vigtigt, at der gennemføres en analyse af sikkerhedsniveauet baseret på fælles indikatorer, som gør det muligt at sætte alle jernbanesektorens aktører i relation til hinanden. Med hensyn til statistik er det nødvendigt at etablere et tæt samarbejde med Eurostat.
- (19) For at kunne følge udviklingen i jernbaneinteroperabiliteten og -sikkerheden bør agenturet offentliggøre en rapport herom hvert andet år. Eftersom agenturet besidder teknisk ekspertise og er upartisk, bør det også bistå Kommissionen i overvågningen af gennemførelsen af EU-lovgivning relateret til jernbanesikkerhed og interoperabilitet.
- (20) Interoperabiliteten i det transeuropæiske net bør øges, og udvælgelsen af nye investeringsprojekter, som støttes af Unionen, bør foretages under hensyntagen til målet om interoperabilitet, således som det er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet⁴. Opfyldelsen af disse mål varetages bedst af agenturet.

⁴

EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1.

- (21) Vedligeholdelsen af det rullende materiel er et vigtigt element i sikkerhedssystemet. Der har hidtil ikke eksisteret noget egentligt europæisk marked for vedligeholdelse af jernbanemateriel, da der ikke findes noget system til certificering af værkstederne. Dette har medført ekstraomkostninger for jernbanesektoren og giver anledning til tomkørsel. Der bør derfor gradvist udvikles et europæisk system til certificering af værkstederne, som løbende bør opdateres, og agenturet er det bedst egnede organ til at foreslå Kommissionen passende løsninger herpå.
- (22) Kravene til togførernes faglige kvalifikationer er af væsentlig betydning både for sikkerheden og for interoperabiliteten i Unionen. Sådanne krav er desuden en forudsætning for fri bevægelighed for arbejdstagerne i jernbanesektoren. Dette spørgsmål bør behandles inden for rammerne af den nuværende ordning, der gælder for den sociale dialog. Agenturet bør yde den tekniske bistand, der er nødvendig for at tilgodese dette aspekt på EU-plan.
- (23) Agenturet bør tilrettelægge og lette samarbejdet mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder, de nationale undersøgelsesorganer og de repræsentative organer fra jernbanesektoren på europæisk plan for at fremme bedste praksis, udveksling af relevant information, indsamling af jernbanerelaterede data og overvågning af jernbanesystemets overordnede sikkerhedsniveau.
- (24) For at sikre den størst mulige gennemsigtighed og lige adgang til relevante oplysninger for alle parter bør de dokumenter, som udfærdiges med henblik på interoperabilitet og jernbanesikkerhed, være tilgængelige for offentligheden. Det samme gælder for licenser, sikkerhedscertifikater og andre relevante jernbanedokumenter. Agenturet bør skabe grundlaget for en effektiv udveksling og offentliggørelse af disse oplysninger.
- (25) Det er vigtigt at fremme innovation og forskning på jernbaneområdet, og agenturet bør støtte disse bestræbelser i kraft af sin anseelse og position. Økonomisk støtte inden for rammerne af agenturets aktiviteter på dette område bør ikke medføre forvridninger på det pågældende marked.
- (26) Agenturet bør, som det eneste EU-organ med anerkendt kompetence på jernbaneområdet, spille en aktiv rolle i bedømmelsen af jernbaneprojekter for at øge udbyttet af Unionens finansielle støtte, projekternes kvalitet og deres overensstemmelse med relevant teknisk lovgivning.
- (27) Der opstår til tider fortolkningsspørgsmål og andre problemer blandt de interesserede parter vedrørende lovgivning om interoperabilitet og jernbanesikkerhed, vejledninger om gennemførelse og agenturets henstillinger. En korrekt og ensartet forståelse heraf er en forudsætning for en effektiv gennemførelse af EU-retten på jernbaneområdet og for at jernbanemarkedet fungerer. Agenturet bør derfor aktivt engagere sig i at formidle oplysninger og viden på området.
- (28) For at kunne udføre sine opgaver på tilfredsstillende vis bør agenturet have status som juridisk person og råde over et selvstændigt budget, hvis midler hovedsagelig består af et bidrag fra Unionen og fra gebyrer og afgifter betalt af ansøgerne. For at sikre agenturets uafhængighed i dets daglige virke og i de udtalelser, henstillinger og afgørelser, som det afgiver, bør agenturets organisation være gennemsigtig, og den administrerende direktør bør kunne handle under eget ansvar. Agenturets personale bør være uafhængigt og bør repræsenteres ved en passende sammensætning af kort- og langfristede kontrakter med henblik på at bevare den organisatoriske viden og

driftskontinuiteten, samtidig med at der sker en nødvendig og løbende udveksling af ekspertise med jernbanesektoren.

- (29) For effektivt at sikre at agenturet løser sine opgaver, bør medlemsstaterne og Kommissionen være repræsenteret i en bestyrelse, som har beføjelse til at fastlægge budgettet og godkende agenturets årlige og flerårige arbejdsprogrammer.
- (30) For at sikre gennemsigtighed i bestyrelsens afgørelser bør repræsentanter for den berørte sektor deltage i møderne, men uden stemmeret, da stemmeretten er forbeholdt repræsentanterne for de offentlige myndigheder, som skal aflægge regnskab for de myndigheder, der er ansvarlige for den demokratiske kontrol. Repræsentanterne for sektoren bør udnævnes af Kommissionen på grundlag af deres repræsentativitet på EU-plan for så vidt angår jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, jernbanesektoren, fagforeninger, passagerer og godskunder.
- (31) Med henblik på at forberede bestyrelsens møder og agere som rådgivende instans i forbindelse med de beslutninger, der tages, bør der oprettes et forretningsudvalg.
- (32) Det bør sikres, at de parter, der berøres af agenturets afgørelser, har adgang til de nødvendige retsmidler på en uafhængig og upartisk måde. Der bør indføres en passende klageordning, således at den administrerende direktørs afgørelser kan indbringes for et særligt klagenævn, hvis afgørelser igen kan indbringes for Domstolen.
- (33) Det vil bidrage til en mere effektiv planlægning og forvaltning af agenturets ressourcer og øge kvaliteten af agenturets arbejde at have et bredere perspektiv på agenturets aktiviteter. Bestyrelsen bør derfor efter høring af de berørte parter vedtage et flerårigt arbejdsprogram, som revideres jævnligt.
- (34) Agenturets arbejde bør være præget af gennemsigtighed. Europa-Parlamentet bør kunne føre en effektiv kontrol, og det bør derfor have mulighed for at høre agenturets administrerende direktør og blive konsulteret om det flerårige arbejdsprogram. Agenturet bør også anvende den relevante EU-lovgivning vedrørende aktindsigt.
- (35) Efterhånden som der de seneste år er blevet oprettet flere decentrale agenturer, har budgetmyndigheden bestræbt sig på at forbedre gennemsigtigheden af og kontrollen med forvaltningen af de EU-midler, disse har fået bevilget, navnlig hvad angår opførelse af gebyrindtægter på budgettet, finanskontrol, beføjelser til at meddele decharge, bidrag til pensionsordninger og den interne budgetprocedure (adfærdskodeks). Tilsvarende bør 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)⁵, finde ubegrænset anvendelse på agenturet, som bør tiltræde den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om de interne undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig⁶.
- (36) Målene for denne forordning, nemlig oprettelsen af et specialiseret organ, der skal finde frem til fælles løsninger på problemer vedrørende jernbanesikkerhed og interoperabilitet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af arbejdsopgavernes kollektive karakter bedre gennemføres på EU-

⁵ EFT L 136 af 31.5.1999, s. 1.

⁶ EFT L 136 af 31.5.1999, s. 15.

plan; Unionen kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre end nødvendigt for at nå disse mål.

- (37) For behørigt at kunne fastsætte niveauet for de gebyrer og afgifter, som agenturet bør kunne opkræve, bør Kommissionen have delegeret beføjelse til at vedtage retsakter, jf. artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, for så vidt angår de artikler, der fastsætter bestemmelser for udstedelse og fornyelse af tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer, udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer og typer af jernbanekøretøjer i omsætning og udstedelse af sikkerhedscertifikater. Det er især vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og passende fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- (38) For at sikre gennemførelsen af artikel 21 og 22 i denne forordning om undersøgelse af forslag til nationale forskrifter og gældende nationale forskrifter bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser.
- (39) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af artikel 29, 30, 31 og 51 i denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser.
- (40) Den interinstitutionelle arbejdsgruppe om EU's decentrale agenturer nåede i juli 2012 til enighed om en fælles erklæring og fælles tilgang, der har til formål at strømline agenturernes aktiviteter og forbedre deres resultater, og der bør derfor gennemføres en række principper om agenturets forvaltning i henhold hertil.
- (41) Denne forordning overholder de grundlæggende rettigheder og de principper, som især anerkendes i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL 1

PRINCIPPER

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

1. Ved denne forordning oprettes Den Europæiske Unions Jernbaneagentur (i det følgende benævnt "agenturet").
2. Denne forordning fastsætter bestemmelser om:
 - a) agenturets oprettelse og opgaver
 - b) medlemsstaternes opgaver.
3. Denne forordning finder anvendelse på:

- a) interoperabiliteten i Unionens jernbanesystem, som fastsat i direktiv ../../EU [Interoperability Directive]
- b) sikkerheden i Unionens jernbanesystem, som fastsat i direktiv ../../EU [Railway safety Directive]
- c) certificering af lokomotivførere, som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet.

Artikel 2

Retlig status

- 1. Agenturet er et EU-organ, der har status som juridisk person.
- 2. Agenturet har i hver medlemsstat den mest vidtgående rets- og handleevne, som vedkommende stats lovgivning tillægger juridiske personer. Agenturet kan i særdeleshed erhverve og afhænde fast ejendom og løsøre og optræde som part i retssager.
- 3. Agenturet repræsenteres af direktøren.

Artikel 3

Agenturets virksomhed

Agenturet kan:

- a) rette henstillinger til Kommissionen vedrørende anvendelsen af artikel 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 32, 31, 33 og 41
- b) rette henstillinger til medlemsstaterne vedrørende anvendelsen af artikel 21, 22 og 30
- c) afgive udtalelser til Kommissionen i henhold til artikel 9, 21, 22 og 38 og til medlemsstaternes berørte myndigheder i henhold til artikel 9
- d) vedtage afgørelser i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18
- e) afgive udtalelser, som udgør acceptable måder at overholde bestemmelserne på, i henhold til artikel 15
- f) udstede tekniske dokumenter i henhold til artikel 15
- g) udstede auditrapporter i henhold til artikel 29 og 30
- h) udstede retningslinjer og andre ikke-bindende dokumenter til gennemførelse af lovgivning om jernbaneinteroperabilitet og jernbanesikkerhed i henhold til artikel 11, 15 og 24.

KAPITEL 2

ARBEJDSMETODER

Artikel 4

Nedsættelse og sammensætning af arbejdsgrupperne

1. Agenturet nedsætter et begrænset antal arbejdsgrupper, der skal udarbejde henstillinger, navnlig vedrørende de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), de fælles sikkerhedsmål og de fælles sikkerhedsmetoder.

Agenturet kan på Kommissionens anmodning eller på eget initiativ efter at have hørt Kommissionen nedsætte arbejdsgrupper i andre behørigt begrundede tilfælde.
2. Agenturet udnævner eksperter til arbejdsgrupperne.

Agenturet udnævner de repræsentanter til arbejdsgrupperne, som de kompetente nationale myndigheder har nomineret til de arbejdsgrupper, som de ønsker at deltage i.

Agenturet udnævner sagkyndige fra jernbanesektoren til arbejdsgrupperne på baggrund af de lister, der er omhandlet i stk. 3. Dette sikrer, at arbejdsgrupperne har passende repræsentation fra de dele af jernbanesektoren og de brugere, der eventuelt vil blive berørt af de foranstaltninger, som Kommissionen måtte foreslå på grundlag af henstillinger fra agenturet.

Agenturet kan om nødvendigt supplere arbejdsgrupperne med uafhængige eksperter og repræsentanter for internationale organisationer, som er anerkendt for deres kompetence på det pågældende område. Agenturets personale kan ikke udnævnes til arbejdsgrupperne.
3. Hvert af de repræsentative organer, der er omhandlet i artikel 34, sender agenturet en liste over de bedst kvalificerede eksperter, som har beføjelse til at repræsentere dem i de enkelte arbejdsgrupper.
4. Når de nævnte arbejdsgruppers arbejde har direkte indvirkning på arbejdsvilkår, sundhed og sikkerhed for arbejdstagerne i jernbanesektoren, deltager repræsentanter for arbejdstagerorganisationerne i de pågældende arbejdsgrupper som ordinære medlemmer.
5. Medlemmernes rejse- og opholdsudgifter afholdes af agenturet i overensstemmelse med de forskrifter og tariffer, som bestyrelsen vedtager.
6. Arbejdsgrupperne ledes af en repræsentant for agenturet.
7. Gruppernes arbejde skal være præget af gennemsigtighed. Bestyrelsen vedtager arbejdsgruppernes forretningsorden.

Artikel 5

Høring af arbejdsmarkedets parter

Når det i artikel 11, 12, 15 og 32 omhandlede arbejde har direkte indvirkning på det sociale miljø eller arbejdsvilkårene for arbejdstagere i sektoren, hører agenturet arbejdsmarkedets parter i det sektordialogudvalg, som er nedsat i medfør af afgørelse 98/500/EF⁷.

Høringen finder sted, inden agenturet forelægger sine henstillinger for Kommissionen. Agenturet tager behørigt hensyn til disse høringer og er til enhver tid rede til at komme med yderligere begrundelser for sine henstillinger. Agenturet sender udtalelserne fra sektordialogudvalget til Kommissionen, som videresender dem til det udvalg, der er omhandlet i artikel 75.

Artikel 6

Høring af jernbanekunderne og -passagererne

Når det i artikel 11 og 15 omhandlede arbejde har direkte virkninger for jernbanekunderne og -passagererne, hører agenturet de organisationer, der repræsenterer disse. Listen over de organisationer, der skal høres, udarbejdes af Kommissionen med bistand fra det udvalg, der er omhandlet i artikel 75.

Høringen finder sted, inden agenturet forelægger sine forslag for Kommissionen. Agenturet tager behørigt hensyn til disse høringer og er til enhver tid rede til at komme med yderligere begrundelser for sine forslag. Agenturet sender udtalelserne fra de berørte organisationer til Kommissionen, som videresender dem til det udvalg, der er omhandlet i artikel 75.

Artikel 7

Konsekvensanalyse

1. Agenturet gennemfører en konsekvensanalyse af sine henstillinger og udtalelser. Bestyrelsen vedtager en metode til udarbejdelse af konsekvensanalyser, der er baseret på den metode, som Kommissionen anvender. Agenturet samarbejder med Kommissionen med henblik på at sikre, at der tages behørigt hensyn til eventuelt relevant arbejde i Kommissionen.
2. Inden agenturet påbegynder en aktivitet, der er planlagt i arbejdsprogrammet, gennemfører det en tidlig konsekvensanalyse, der beskriver:
 - a) problemstillingen og sandsynlige løsningsforslag
 - b) hvorvidt en specifik handling, herunder at agenturet retter en henstilling eller afgiver en udtalelse, er påkrævet
 - c) agenturets bidrag til løsningen af problemet.Derudover underkastes hver enkelt aktivitet og hvert enkelt projekt i arbejdsprogrammet en effektivitetsanalyse, både individuelt og i sammenhæng med hinanden, med henblik på at anvende agenturets budget og ressourcer bedst muligt.
3. Agenturet kan gennemføre en ex post-evaluering af den lovgivning, der følger af dets henstillinger.

⁷

Kommissionens afgørelse 98/500/EF af 20. maj 1998 om oprettelse af et sektordialogudvalg til fremme af dialogen mellem arbejdsmarkedets parter på europæisk plan (EFT L 225 af 12.8.1998, s. 27).

4. Medlemsstaterne stiler de oplysninger, der er nødvendige for at gennemføre konsekvensanalysen, til rådighed for agenturet.

Artikel 8

Undersøgelser

Hvis udførelsen af arbejdsopgaverne kræver det, iværksætter agenturet undersøgelser, som finansieres over agenturets eget budget.

Artikel 9

Udtalelser

1. På anmodning af de nationale tilsynsorganer, der er omhandlet i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU [Directive establishing a Single European Rail Area (recast)], afgiver agenturet udtalelser om sikkerhedsaspekter i relation til sager, som de skal tage stilling til.
2. På anmodning af Kommissionen afgiver agenturet udtalelser om ændringer af en hvilken som helst retsakt, der vedtages på grundlag af direktiv ...[Interoperability Directive] eller direktiv ... [Railway Safety Directives], navnlig hvor der bliver gjort opmærksom på, at der kan være mangler.
3. Med hensyn til de udtalelser, der er omhandlet i stk. 1 og 2 og i andre artikler i denne forordning, afgiver agenturet sin udtalelse inden for to måneder, medmindre andet er aftalt. Udtalelserne offentliggøres af agenturet inden for to måneder i en udgave, der er renset for enhver oplysning, der måtte udgøre en forretningshemmelighed.

Artikel 10

Tilsyn i medlemsstaterne

1. Med henblik på at udføre de opgaver, der er omhandlet i artikel 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 og 38, kan agenturet udføre tilsyn i medlemsstaterne i overensstemmelse med den politik, som bestyrelsen fastlægger.
2. Agenturet oplyser den berørte medlemsstat om det planlagte tilsyn, de af agenturet udsendte tjenestemænds identitet og datoen for tilsynets begyndelse. De tjenestemænd ved agenturet, der har til opgave at udføre tilsyn, udfører denne opgave efter forelæggelse af en afgørelse fra den administrerende direktør med en beskrivelse af formålet med tilsynet.
3. Medlemsstaternes nationale myndigheder letter arbejdet for agenturets personale.
4. Agenturet udfærdiger en rapport for hvert tilsyn, som den sender til Kommissionen og til den pågældende medlemsstat.
5. Stk. 1-4 berører ikke de tilsyn, der er omhandlet i artikel 29, stk. 6, og 30, stk. 6, der gennemføres i henhold til den procedure, der er beskrevet i disse artikler.

KAPITEL 3

OPGAVER VEDRØRENDE JERNBANESIKKERHED

Artikel 11

Teknisk bistand - henstillinger om jernbanesikkerhed

1. Agenturet retter henstillinger til Kommissionen om de fælles sikkerhedsmetoder og de fælles sikkerhedsmål, der er fastsat i artikel 6 og 7 i direktiv ... [the Railway Safety Directive]. Agenturet retter også henstillinger til Kommissionen om periodiske revisioner af de fælles sikkerhedsmetoder og de fælles sikkerhedsmål.
2. Agenturet retter på anmodning af Kommissionen eller på eget initiativ henstillinger til Kommissionen om andre sikkerhedsforanstaltninger.
3. Agenturet kan udstede retningslinjer og andre ikke-bindende dokumenter til fremme af gennemførelsen af lovgivning om jernbanesikkerhed.

Artikel 12

Sikkerhedscertifikater

Agenturet udsteder EU-sikkerhedscertifikater i henhold til artikel 10 og 11 i direktiv ...[the Safety Directive].

Artikel 13

Vedligeholdelse af køretøjer

1. Agenturet bistår Kommissionen i forbindelse med systemet til certificering af enheder med ansvar for vedligeholdelse, i henhold til artikel 14, stk. 6, i direktiv ... [Railway Safety Directive].
2. Agenturet afgiver henstillinger til Kommissionen i henhold til artikel 14, stk. 7, i direktiv ...[Railway Safety Directive].
3. Agenturet undersøger de alternative foranstaltninger, der er truffet afgørelse om i henhold til artikel 15 i direktiv... [Railway Safety Directive] i forbindelse med den rapport, der er omhandlet i artikel 30, stk. 2, i nærværende forordning.

Artikel 14

Jernbanebefordring af farligt gods

Agenturet følger udviklingen i lovgivningen om jernbanebefordring af farligt gods som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF⁸ og sammenligner den med lovgivningen om interoperabilitet og sikkerhed i jernbanesystemet, navnlig de væsentlige krav. Agenturet bistår Kommissionen med henblik herpå og kan afgive henstillinger på Kommissionens anmodning eller på eget initiativ.

⁸ EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13.

KAPITEL 4

OPGAVER VEDRØRENDE INTEROPERABILITET

Artikel 15

Teknisk bistand vedrørende interoperabilitet i jernbanesystemet

1. Agenturet:
 - a) retter henstillinger til Kommissionen om de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) og revisionen af disse i overensstemmelse med artikel 5 i direktiv ... [Interoperability Directive]
 - b) retter henstillinger til Kommissionen om skabelonerne til erklæringen om EF-verifikation og til dokumenterne i det tekniske dossier, der skal ledsage den, i henhold til artikel 15, stk. 7, i direktiv ... [Interoperability Directive]
 - c) retter henstillinger til Kommissionen om specifikationer for registre og revisionen af disse i overensstemmelse med artikel 43, 44 og 45 i direktiv ... [Interoperability Directive]
 - d) afgiver udtalelser, der udgør acceptable måder at overholde bestemmelserne på i forbindelse med mangelfulde TSI'er, i overensstemmelse med artikel 6, stk. 2, i direktiv ... [Interoperability Directive], og videresender dem til Kommissionen
 - e) afgiver udtalelser til Kommissionen om anmodninger vedrørende medlemsstaternes manglende opfyldelse af TSI'erne i henhold til artikel 7 i direktiv ... [Interoperability Directive]
 - f) udsteder tekniske dokumenter i overensstemmelse med artikel 4, stk. 9, i direktiv ... [Interoperability Directive]
 - g) retter henstillinger til Kommissionen om arbejdsbetingelserne for alt personale, der udfører sikkerhedskritiske opgaver.
2. Med henblik på at udarbejde udkast til henstillinger, der er omhandlet i stk. 1, litra a) og b), skal agenturet:
 - a) sikre, at de tekniske specifikationer for interoperabilitet og specifikationerne for registrene er tilpasset de tekniske fremskridt, markedsudviklingen og de samfundsmæssige krav
 - b) sikre, at udviklingen og ajourføringen af de tekniske specifikationer for interoperabilitet samordnes med udviklingen af de for interoperabilitet nødvendige europæiske standarder, og holde den nødvendige kontakt med de europæiske standardiseringsorganer.
3. Agenturet kan udstede retningslinjer og andre ikke-bindende dokumenter til fremme af gennemførelsen af lovgivning om jernbaneinteroperabilitet.

Artikel 16

Tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning

Agenturet udsteder tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning i overensstemmelse med artikel 20 i direktiv ...[the Interoperability Directive].

Artikel 17

Tilladelser til at bringe typer af jernbanekøretøjer i omsætning

Agenturet udsteder tilladelser til at bringe køretøjstyper i omsætning i overensstemmelse med artikel 22 i direktiv ...[the Interoperability Directive].

Artikel 18

Tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer

Agenturet udsteder tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer, der ligger eller drives i Unionen som helhed, i overensstemmelse med artikel 18 i direktiv ... [the Interoperability Directive].

Artikel 19

Telematik

1. Agenturet fungerer som systemmyndighed og er ansvarlig for vedligeholdelsen af de tekniske specifikationer for trafiktelematikken i overensstemmelse med de relevante TSI.
2. Agenturet fastsætter, offentliggør og anvender en procedure for forvaltning af anmodninger om ændringer af disse specifikationer. Med henblik herpå opretter og fører agenturet et register over anmodninger om ændringer af trafiktelematikspecifikationer og disses status.
3. Agenturet udvikler og vedligeholder de tekniske værktøjer til brug ved forvaltningen af de forskellige versioner af trafiktelematikspecifikationerne.
4. Agenturet bistår Kommissionen ved overvågningen af udbredelsen af trafiktelematikken i overensstemmelse med de relevante TSI.

Artikel 20

Bistand til de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer

1. Agenturet bistår de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv ... [Interoperability Directive], i deres arbejde. Denne bistand omfatter navnlig udarbejdelse af retningslinjer for vurderingen af en interoperabilitetskomponents overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, som omhandlet i artikel 9 i direktiv ... [Interoperability Directive], og retningslinjer for EF-verifikationsproceduren, som omhandlet i artikel 10 i direktiv ... [Interoperability Directive].
2. Agenturet letter samarbejdet mellem de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer, navnlig ved at fungere som teknisk sekretariat for deres koordineringsgruppe.

KAPITEL 5

OPGAVER VEDRØRENDE NATIONALE FORSKRIFTER

Artikel 21

Undersøgelse af forslag til nationale forskrifter

1. Inden to måneder efter modtagelsen undersøger agenturet de forslag til nationale forskrifter, som det forelægges i henhold til:
 - a) artikel 8, stk. 2, i direktiv ... [Railway Safety Directive]
 - b) artikel 14 i direktiv ... [Interoperability Directive].
2. Såfremt agenturet, efter at have gennemført undersøgelsen i stk. 1, mener, at de nationale forskrifter fremmer de væsentlige krav til interoperabilitet, de fælles sikkerhedsmetoder, der skal respekteres, og de fælles sikkerhedsmål, der skal opfyldes, og ikke udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne, underretter agenturet Kommissionen og den berørte medlemsstat om sin positive vurdering. Kommissionen godkender forskriften i det i artikel 23 omhandlede IT-system.
3. Hvis undersøgelsen i stk. 1 fører til en negativ vurdering af forskriften, skal agenturet:
 - a) rette en henstilling til den berørte medlemsstat, som begrundes, hvorfor den pågældende forskrift ikke bør træde i kraft og/eller anvendes
 - b) underrette Kommissionen om den negative vurdering.
4. Hvis medlemsstaten ikke har reageret inden for to måneder efter modtagelsen af agenturets henstilling, jf. stk. 3, litra a), kan Kommissionen, efter at have modtaget de i stk. 3, litra b), omhandlede oplysninger, og efter at have hørt den berørte medlemsstats begrundelse, vedtage en afgørelse rettet til den berørte medlemsstat, hvori den anmoder om, at medlemsstaten ændrer det pågældende forslag til forskrift eller suspenderer forskriftens vedtagelse, ikrafttrædelse eller gennemførelse.

Artikel 22

Undersøgelse af gældende nationale forskrifter

1. Inden to måneder efter modtagelsen undersøger agenturet de forslag til nationale forskrifter, som det forelægges i henhold til artikel 14, stk. 3, i direktiv ... [Interoperability Directive].
2. Såfremt agenturet, efter at have gennemført undersøgelsen i stk. 1, mener, at de nationale forskrifter fremmer de væsentlige krav for interoperabilitet, de fælles sikkerhedsmetoder, der skal respekteres, og de fælles sikkerhedsmål, der skal opfyldes, og ikke udgør et middel til vilkårlig forskelsbehandling eller skjult begrænsning af jernbanetransportoperationer mellem medlemsstaterne, underretter agenturet Kommissionen og den berørte medlemsstat om sin positive vurdering. Kommissionen godkender forskriften i det i artikel 23 omhandlede IT-system.
3. Hvis undersøgelsen i stk. 1 fører til en negativ vurdering af forskriften, skal agenturet:

- a) rette en henstilling til den berørte medlemsstat, som begrundes, hvorfor den pågældende forskrift bør ændres eller ophæves
 - b) underrette Kommissionen om den negative vurdering.
4. Hvis medlemsstaten ikke har reageret inden for to måneder efter modtagelsen af agenturets henstilling, jf. i stk. 3, litra a), kan Kommissionen, efter at have modtaget de i stk. 3, litra b), omhandlede oplysninger, og efter at have hørt den berørte medlemsstats begrundelse, vedtage en afgørelse rettet til den berørte medlemsstat, hvori den anmoder om, at medlemsstaten ændrer eller ophæver den pågældende forskrift.
5. Proceduren i stk. 2 og 3 finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor agenturet får kendskab til, at en national forskrift, uanset om den har været forelagt agenturet, er overflødig eller i strid med de fælles sikkerhedsmetoder, de fælles sikkerhedsmål, de tekniske specifikationer for interoperabilitet eller enhver anden EU-lovgivning på jernbaneområdet.

Artikel 23

IT-system til brug ved underretning og klassifikation af nationale forskrifter

1. Agenturet etablerer og vedligeholder et særligt IT-system, som indeholder de nationale forskrifter, der er omhandlet i artikel 21, stk. 1, og artikel 22, stk. 1, og gør det tilgængeligt for de interesserede parter og for offentligheden.
2. Medlemsstaterne forelægger agenturet og Kommissionen de i artikel 21, stk. 1, og artikel 22, stk. 1, omhandlede nationale regler ved hjælp af det IT-system, der er omhandlet i stk. 1. Agenturet offentliggør forskriften i systemet og bruger samme system til underretning af Kommissionen, jf. artikel 21, stk. 2, og 22, stk. 2.
3. Agenturet klassificerer de forelagte nationale forskrifter i henhold til artikel 14, stk. 8, i direktiv [Interoperability Directive]. Hertil anvender agenturet det i stk. 1 omhandlede IT-system.
4. Agenturet klassificerer de forelagte nationale forskrifter i henhold til artikel 8, stk. 2, i direktiv [Interoperability Directive] under hensyntagen til udviklingen i EU-lovgivningen. Til dette formål udvikler agenturet et værktøj til forvaltning af forskrifter, som medlemsstaterne anvender til at forenkle deres system af nationale forskrifter. Agenturet anvender det i stk. 1 omhandlede IT-system til offentliggørelse af værktøjet.

KAPITEL 6

OPGAVER VEDRØRENDE ERTMS

Artikel 24

Systemmyndighed for ERTMS

1. Agenturet fungerer som systemmyndighed og er ansvarlig for vedligeholdelsen af de tekniske specifikationer for ERTMS.
2. Agenturet fastsætter, offentliggør og anvender en procedure for forvaltning af anmodninger om ændringer af disse specifikationer. Med henblik herpå opretter og

fører agenturet et register over anmodninger om ændringer af ERTMS-specifikationer og disses status.

3. Agenturet retter henstilling om vedtagelse af nye versioner af de tekniske specifikationer for ERTMS. Dette sker dog først, når den foregående version er blevet gennemført i tilstrækkelig grad. Udviklingen af nye versioner må ikke være til skade for udbredelsen af ERTMS, stabiliteten af de specifikationer, der er nødvendige for at optimere fremstillingen af ERTMS-udstyr, udbyttet af jernbanevirksomhedernes investeringer og den effektive planlægning af udbredelsen af ERTMS.
4. Agenturet udvikler og vedligeholder de tekniske værktøjer til forvaltningen af de forskellige versioner af ERTMS for at sikre, at net og køretøjer, der er udstyret med forskellige versioner, er teknisk og driftsmæssigt forenelige og for at fastsætte incitamentet til hurtig gennemførelse af de gældende versioner.
5. Agenturet sikrer i overensstemmelse med artikel 5, stk. 10, i direktiv ... [Railway Interoperability Directive], at på hinanden følgende versioner af ERTMS-udstyr er teknisk kompatibelt med tidligere versioner.
6. Agenturet udarbejder og formidler relevante retningslinjer for gennemførelse og forklarende dokumentation i forbindelse med de tekniske specifikationer for ERTMS til de interesserede parter.

Artikel 25

ERTMS ad hoc-arbejdsgruppe bestående af bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer

1. Agenturet opretter og fører forsædet for en ERTMS ad hoc-arbejdsgruppe bestående af de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer, der er omhandlet i artikel 27 i direktiv ... [Interoperability Directive].

Arbejdsgruppen kontrollerer, at de procedurer for vurderingen af en interoperabilitetskomponents overensstemmelse eller anvendelsesegnethed, der er omhandlet i artikel 9 i direktiv ... [Interoperability Directive], og de EF-verifikationsprocedurer, der er omhandlet i artikel 10 i direktiv ... [Interoperability Directive], og som er udført af bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer, er anvendt ensartet.
2. Hvert andet år aflægger agenturet rapport til Kommissionen om arbejdsgruppens aktiviteter, jf. stk. 1, inklusive mødestatistikker for de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganers repræsentanter i arbejdsgruppen.
3. Agenturet evaluerer gennemførelsen af proceduren for overensstemmelsesvurderingen af interoperabilitetskomponenter og EF-verifikationsproceduren for ERTMS-udstyr og forelægger hvert andet år Kommissionen en rapport, der i relevant omfang indeholder henstillinger om forbedringer.

Artikel 26

Bistand vedrørende teknisk og driftsmæssig forenelighed mellem mobilt og fast ERTMS-udstyr

1. Agenturet kan yde bistand til en jernbanevirksomhed på dennes anmodning i forbindelse med kontrol af den tekniske og driftsmæssige forenelighed mellem mobilt og fast ERTMS-udstyr, inden et køretøj tages i brug.
2. Finder agenturet, at der er risiko for manglende teknisk og driftsmæssig forenelighed mellem net og køretøjer, der er udstyret med ERTMS-udstyr i forbindelse med specifikke ERTMS-projekter, kan det anmode de rette aktører, navnlig fabrikanter, bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer, jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere og nationale sikkerhedsmyndigheder om at udlevere alle relevante oplysninger om de anvendte procedurer for EF-verifikation og ibrugtagning samt om de driftsmæssige forudsætninger. Agenturet underretter Kommissionen om sådanne risici og retter i givet fald henstillinger til Kommissionen om, hvad der bør gøres.

Artikel 27

Bistand til udbredelsen af ERTMS og til ERTMS-projekter

1. Agenturet overvåger udbredelsen af ERTMS i henhold til den plan, der er fastsat i afgørelse 2012/88/EU⁹, og koordineringen af arbejdet med at installere ERTMS langs de transeuropæiske transportkorridorer og korridorerne for jernbanegods som fastsat i forordning (EU) nr. 913/2010¹⁰.
2. Agenturet sikrer, at der gennemføres en teknisk opfølgning på EU-finansierede projekter vedrørende udbredelsen af ERTMS, herunder analyser af udbudsmateriale i forbindelse med udbudsrunder, hvis dette er relevant. Agenturet bistår desuden om nødvendigt modtagerne af EU-midler for at sikre, at de tekniske løsninger, der er anvendt på disse projekter, fuldt ud overholder de tekniske specifikationer til interoperabilitet, der vedrører togkontrol- og signalsystemer, og dermed er fuldt interoperable.

Artikel 28

Akkreditering af laboratorier

1. Agenturet yder teknisk bistand, navnlig i form af retningslinjer for akkrediteringsorganerne, i forbindelse med en harmonisering af akkrediteringen af ERTMS-laboratorier, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008¹¹.
2. Agenturet kan deltage i de peerevalueringer, der kræves i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

⁹ EUT L 51 af 23.2.2012, s. 1.

¹⁰ EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22.

¹¹ EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30.

KAPITEL 7

OPGAVER VEDRØRENDE OVERVÅGNINGEN AF DET FÆLLES EUROPÆISKE JERNBANEOMRÅDE

Artikel 29

Tilsyn med de nationale jernbanesikkerhedsmyndigheder

1. Agenturet fører tilsyn med de nationale sikkerhedsmyndigheders indsats og beslutningstagning ved hjælp af audits og tilsyn.
2. Agenturet har ret til at auditere:
 - a) de nationale sikkerhedsmyndigheders evne til at udføre opgaver vedrørende sikkerheden og interoperabiliteten i jernbanesektoren
 - b) effektiviteten af den overvågning, som de nationale sikkerhedsmyndigheder foretager af aktørernes sikkerhedsledelsessystem, jf. artikel 16 i direktiv [...] [Railway Safety Directive].

Procedurene for auditering vedtages af bestyrelsen.

3. Agenturet udarbejder auditrapporter og sender dem til de berørte nationale sikkerhedsmyndigheder og til Kommissionen. Hver auditrapport indeholder navnlig en liste over de mangler, som agenturet har konstateret, og henstillinger om forbedringer.
4. Såfremt agenturet vurderer, at de i stk. 3 omhandlede mangler forhindrer den berørte nationale sikkerhedsmyndighed i effektivt at udføre sine opgaver inden for jernbanesikkerhed og interoperabilitet, retter agenturet henstilling til den nationale sikkerhedsmyndighed om at træffe de fornødne foranstaltninger inden for en tidsfrist, der fastsættes ud fra manglens alvor.
5. Hvis den nationale sikkerhedsmyndighed er uenig i agenturets henstilling, jf. stk. 4, eller hvis den nationale sikkerhedsmyndighed ikke har reageret inden for tre måneder efter modtagelsen af agenturets henstilling, kan Kommissionen inden for en frist på seks måneder træffe afgørelse efter rådgivningsproceduren i artikel 75.
6. Agenturet har desuden ret til at gennemføre anmeldte eller uanmeldte tilsyn hos de nationale sikkerhedsmyndigheder for at kontrollere bestemte aktivitets- og indsatsområder, navnlig gennemgå dokumenter, processer og optegnelser vedrørende deres opgaver, jf. artikel 16 i direktiv ... [Railway Safety Directive]. Disse tilsyn kan gennemføres på ad hoc-basis eller i henhold til en plan, som agenturet udarbejder. Et tilsyn varer maksimalt to dage. Medlemsstaternes nationale myndigheder letter arbejdet for agenturets personale. Agenturet udfærdiger en rapport til Kommissionen om hvert tilsyn.

Artikel 30

Tilsyn med de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer

1. Agenturet fører kontrol med de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer i form af bistand til akkrediteringsorganerne, audits og tilsyn som omhandlet i stk. 2-5.

2. Agenturet støtter, via den europæiske akkrediteringsinfrastruktur, der er anerkendt i henhold til artikel 14 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93, en harmoniseret akkreditering af bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer, navnlig i form af vejledning af akkrediteringsorganerne om evalueringskriterier og procedurer til vurdering af, hvorvidt de bemyndigede organer opfylder kravene i artikel 27 i direktiv ... [Interoperability Directive].
3. For så vidt angår bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer, der ikke er akkrediteret i henhold til artikel 24 i direktiv... [Interoperability Directive], kan agenturet auditere deres evne til at opfylde kravene i artikel 27 i samme direktiv. Procedurene for auditering vedtages af bestyrelsen.
4. Agenturet udarbejder auditrapporter, der dækker de i stk. 3 omhandlede aktiviteter, og sender dem til de berørte bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer og til Kommissionen. Hver auditrapport indeholder navnlig en liste over de mangler, som agenturet har konstateret, og henstillinger om forbedringer. Såfremt agenturet vurderer, at disse mangler forhindrer det berørte bemyndigede organ i effektivt at udføre sine opgaver inden for jernbanesikkerhed og interoperabilitet, vedtager agenturet en henstilling, hvori den anmoder den medlemsstat, som det bemyndigede organ er etableret i, om at træffe de fornødne foranstaltninger inden for en tidsfrist.
5. Hvis medlemsstaten er uenig i agenturets henstilling, jf. stk. 4, eller hvis det bemyndigede organ ikke har reageret inden for tre måneder efter modtagelsen af agenturets henstilling, kan Kommissionen inden for en frist på seks måneder vedtage en udtalelse efter rådgivningsproceduren i artikel 75.
6. Agenturet har desuden ret til, evt. i samarbejde med det relevante nationale akkrediteringsorgan, at gennemføre anmeldte eller uanmeldte tilsyn hos de bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer for at kontrollere bestemte aktivitets- og indsatsområder, navnlig gennemgå dokumenter, certifikater og optegnelser vedrørende deres opgaver, jf. artikel 27 i direktiv [...] [Interoperability Directive]. Disse tilsyn kan gennemføres på ad hoc-basis eller i henhold til en plan, som agenturet udarbejder. Et tilsyn varer maksimalt to dage. De bemyndigede overensstemmelsesvurderingsorganer letter arbejdet for agenturets personale. Agenturet udfærdiger en rapport til Kommissionen om hvert tilsyn.

Artikel 31

Overvågning af udviklingen i interoperabiliteten og jernbanesikkerheden

1. Sammen med netværket af nationale sikkerhedsmyndigheder indsamler agenturet relevante oplysninger om ulykker og hændelser og overvåger de nationale sikkerhedsmyndigheders bidrag til sikkerheden i jernbanesystemet som helhed.
2. Agenturet overvåger jernbanesystemets overordnede sikkerhedsniveau. Agenturet kan især anmode om bistand fra de netværk, der er omhandlet i artikel 34, herunder til indsamling af data. Agenturet støtter sig desuden til de oplysninger, som Eurostat har indsamlet, og samarbejder med Eurostat for at undgå dobbeltarbejde og for at sikre, at der er metodisk sammenhæng mellem de fælles sikkerhedsindikatorer og de indikatorer, der anvendes i forbindelse med andre transportformer.
3. Agenturet kommer på Kommissionens anmodning med henstillinger om, hvordan man forbedrer interoperabiliteten i jernbanesystemerne, herunder navnlig ved at lette

koordineringen mellem jernbanevirksomhederne og infrastrukturforvalterne eller infrastrukturforvalterne imellem.

4. Agenturet følger udviklingen i jernbanesystemernes interoperabilitet og sikkerhed. Hvert andet år forelægger det Kommissionen en rapport om de fremskridt, der er sket på disse områder, og denne rapport offentliggøres.
5. Agenturet fremlægger på Kommissionens anmodning statusrapporter for gennemførelsen og anvendelsen af EU-lovgivning om jernbanesikkerhed og interoperabilitet i en given medlemsstat.

KAPITEL 8

ANDRE OPGAVER

Artikel 32

Jernbanepersonale

1. Agenturet udfører de opgaver vedrørende jernbanepersonale, som er omhandlet i artikel 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 og 37 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF¹².
2. Kommissionen kan anmode agenturet om at udføre andre opgaver vedrørende jernbanepersonale i henhold til direktiv 2007/59/EF.
3. Agenturet hører de myndigheder, der er kompetente inden for spørgsmål om jernbanepersonale, i forbindelse med de i stk. 1 og 2 omhandlede opgaver. Agenturet kan fremme samarbejdet mellem disse myndigheder bl.a. ved at arrangere relevante møder med deres repræsentanter.

Artikel 33

Registre og adgangen til dem

1. Agenturet opretter og fører de europæiske registre, der er omhandlet i artikel 43, 44 og 45 i direktiv ... [Interoperability Directive]. Agenturet fungerer som systemmyndighed for alle registre og databaser, der er omhandlet i jernbanesikkerhedsdirektivet, interoperabilitetsdirektivet og lokomotivførerdirektivet. Dette indebærer navnlig:
 - a) udvikling og vedligeholdelse af specifikationer for registrene
 - b) koordinering af udviklingen af registrene i medlemsstaterne
 - c) vejledning af de relevante interesserede parter om registrene
 - d) udstedelse af henstillinger til Kommissionen om forbedringer af specifikationerne for eksisterende registre og eventuelle behov for at oprette nye registre.
2. Agenturet gør følgende dokumenter og registre, der er omhandlet i direktiv ... [Interoperability Directive] og i direktiv ... [Railway Safety Directive], offentligt tilgængelige:

¹² EUT L 315 af 3.12.2007, s. 51.

- a) EF-verifikationserklæringerne for delsystemer
 - b) EF-erklæringerne om interoperabilitetskomponenternes overensstemmelse og EF-erklæringerne om interoperabilitetskomponenternes anvendelseegnethed
 - c) de licenser, der udstedes i henhold til direktiv ... [Directive on the establishment of the Single European Rail Area (recast)]
 - d) de EU-sikkerhedscertifikater, der udstedes i henhold til artikel 10 i direktiv ... [Railway Safety Directive]
 - e) de undersøgelsesrapporter, der fremsendes til agenturet i henhold til artikel 24 i direktiv ... [Railway Safety Directive]
 - f) de nationale forskrifter, som meddeles Kommissionen i henhold til artikel 8 i direktiv ... [Railway Safety Directive] og artikel 14 i direktiv ... [Interoperability Directive]
 - g) køretøjsregistre, herunder links til de nationale registre
 - h) infrastrukturregistrene, herunder links til de nationale registre
 - i) det europæiske register over godkendte køretøjstyper
 - j) registret over anmodninger om ændringer og planlagte ændringer af ERTMS-specifikationer
 - k) registret over anmodninger om ændringer og planlagte ændringer af TSI for telematik for persontrafikken (TAP)/TSI for telematik for godstrafikken (TAF)
 - l) det register over mærker for ihændehavere af køretøjer, som agenturet fører i henhold til TSI'en for trafikstyring og drift
 - m) kvalitetsrapporter udarbejdet i henhold til artikel 28, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1371/2007.
3. På grundlag af et udkast udarbejdet af agenturet drøfter og aftaler Kommissionen og medlemsstaterne, hvordan de dokumenter, der er nævnt i stk. 2, skal fremsendes i praksis.
 4. Når de berørte organer fremsender de i stk. 2 omhandlede dokumenter, kan de angive, hvilke dokumenter der af hensyn til sikkerheden ikke må offentliggøres.
 5. De nationale myndigheder, som er ansvarlige for udstedelsen af de i stk. 2, litra c) og d), nævnte licenser og certifikater, giver inden en måned agenturet meddelelse om enhver individuel beslutning om udstedelse, fornyelse, ændring eller tilbagekaldelse af disse licenser og certifikater.
 6. Agenturet kan tilføje ethvert offentligt dokument eller link, som bidrager til opfyldelsen af denne forordnings mål, til den offentlige database under hensyntagen til gældende EU-lovgivning om databeskyttelse.

Artikel 34

Netværk af nationale sikkerhedsmyndigheder, undersøgelsesorganer og repræsentative organer

1. Agenturet opretter et netværk af nationale sikkerhedsmyndigheder og af undersøgelsesorganer i henhold til artikel 21 i direktiv.../... [Railway Safety

Directive]. Agenturet stiller et sekretariat til rådighed for disse netværk. Netværkene har hovedsageligt til opgave at:

- a) udveksle information om jernbanesikkerhed og interoperabilitet
- b) fremme bedste praksis
- c) indsamle oplysninger om jernbanesikkerhed, navnlig oplysninger om de fælles sikkerhedsindikatorer, til agenturet.

Agenturet letter samarbejdet mellem disse netværk og kan f.eks. beslutte at afholde fælles møder med begge netværk.

2. Agenturet opretter et netværk af repræsentative organer fra jernbanesektoren på europæisk niveau. Listen over disse organer oprettes ved en gennemførelsesretsakt, der vedtages af Kommissionen efter rådgivningsproceduren i artikel 75. Agenturet stiller et sekretariat til rådighed for dette netværk. Netværket har hovedsageligt til opgave at:
 - a) udveksle information om jernbanesikkerhed og interoperabilitet
 - b) fremme bedste praksis
 - c) indsamle oplysninger om jernbanesikkerhed og interoperabilitet til agenturet.
3. De i stk. 1 og 2 omhandlede netværk kan afgive ikke-bindende udtalelser vedrørende udkast til de henstillinger, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2.
4. Agenturet kan oprette andre netværk af organer eller myndigheder, der er ansvarlige for dele af jernbanesystemet.
5. Kommissionen kan deltage i møderne i de netværk, der er omhandlet i denne artikel.

Artikel 35

Kommunikation og formidling

Agenturet meddeler og formidler rammerne for den europæiske jernbanelovgivning, standarder og retningslinjer til de relevante interesserede parter i overensstemmelse med de kommunikations- og formidlingsplaner, som bestyrelsen har vedtaget. Disse planer tager udgangspunkt i en behovsanalyse og ajourføres jævnligt af bestyrelsen.

Artikel 36

Forskning og fremme af innovation

1. Agenturet bidrager på Kommissionens anmodning til forskningsaktiviteter på EU-plan, herunder bistand til Kommissionens relevante tjenestegrene og repræsentative organer. Dette bidrag ydes, uden at dette berører andre forskningsaktiviteter på EU-plan.
2. Kommissionen kan pålægge agenturet at fremme innovation, der tager sigte på at forbedre interoperabiliteten og sikkerheden i jernbanesektoren, navnlig vedrørende brugen af nye informationsteknologier og af togdetekterings- og overvågningssystemer.

Artikel 37

Bistand til Kommissionen

1. Agenturet bistår på Kommissionens anmodning denne med gennemførelsen af EU-lovgivning, der tager sigte på at øge jernbanesystemernes interoperabilitet og udvikle en fælles tilgang til sikkerheden i det europæiske jernbanesystem.
2. Denne bistand kan omfatte:
 - a) teknisk rådgivning på områder, der kræver specifik sagkundskab
 - b) indsamling af oplysninger via de netværk, der er omhandlet i artikel 34.

Artikel 38

Bistand til bedømmelsen af jernbaneprojekter

Agenturet undersøger på Kommissionens anmodning ethvert projekt, der vedrører nyprojektering, konstruktion, fornyelse eller opgradering af det delsystem, hvortil der ansøges om økonomisk tilskud fra Unionen, med hensyn til interoperabilitet, jf. dog de undtagelser, der er fastsat i artikel 9 i direktiv [...] [Railway Interoperability Directive].

Agenturet afgiver udtalelse om projektets overensstemmelse med den relevante lovgivning om interoperabilitet og jernbanesikkerhed inden for en frist, som aftales med Kommissionen ud fra projektets omfang og de disponible ressourcer, dog højst to måneder.

Artikel 39

Bistand til medlemsstater, kandidatlande og interesserede parter

1. På eget initiativ eller på anmodning af Kommissionen, medlemsstaterne, kandidatlande eller de netværk, der er omhandlet i artikel 34, organiserer agenturet oplysningsaktiviteter og andre relevante aktiviteter vedrørende anvendelse og fortolkning af lovgivning om interoperabilitet og jernbanesikkerhed samt dertil knyttede agenturydelser såsom registre, vejledninger om gennemførelse eller henstillinger.
2. Arten og omfanget af de i stk. 1 omhandlede aktiviteter vedtages af bestyrelsen og fremgår af arbejdsprogrammet.

Artikel 40

Internationale forbindelser

1. Agenturet kan, i det omfang, det er nødvendigt for at nå de i denne forordning fastsatte mål, og uden at det berører medlemsstaternes og EU-institutionernes respektive kompetencer, herunder Tjenesten for EU's Optræden Udadtils kompetencer, opbygge kontakter og indgå administrative ordninger med tilsynsmyndigheder, internationale organisationer og forvaltninger i tredjelande, der har kompetence på de områder, der er omfattet af agenturets arbejde, med henblik på at følge den videnskabelige og tekniske udvikling og fremme Den Europæiske Unions lovgivning og standarder på jernbaneområdet.
2. Disse ordninger må ikke skabe retlige forpligtelser for Unionen og dens medlemsstater eller forhindre medlemsstaterne og deres kompetente myndigheder i at indgå bilaterale eller multilaterale ordninger med disse tilsynsmyndigheder, internationale organisationer og forvaltninger i tredjelande. Disse ordninger og samarbejdsaftaler drøftes på forhånd med Kommissionen, som desuden skal have regelmæssige rapporter om dem.

3. Bestyrelsen vedtager en strategi for forbindelser med tredjelande eller internationale organisationer for så vidt angår spørgsmål, der hører under agenturets kompetenceområde. Denne strategi indgår i det årlige og flerårige arbejdsprogram med angivelse af de midler, der er afsat hertil.

Artikel 41

Koordinering vedrørende reservedele

Agenturet bidrager til at identificere reservedele inden for jernbaneområdet, der potentielt skal standardiseres. Med henblik herpå kan agenturet nedsætte en arbejdsgruppe til koordinering af de interesserede parter aktiviteter og tage kontakt til de europæiske standardiseringsorganer. Agenturet retter relevante henstillinger til Kommissionen.

KAPITEL 9

AGENTURETS ORGANISATION

Artikel 42

Ledelses- og forvaltningsstruktur

Agenturets ledelses- og forvaltningsstruktur består af:

- a) en bestyrelse, der varetager de i artikel 47 nævnte funktioner
- b) et forretningsudvalg, der varetager de i artikel 49 nævnte funktioner
- c) en administrerende direktør, der varetager de i artikel 50 nævnte opgaver
- d) et klagenævn, der varetager de i artikel 54-56 nævnte opgaver.

Artikel 43

Bestyrelsens sammensætning

1. Bestyrelsen består af en repræsentant for hver medlemsstat og fire repræsentanter for Kommissionen, der alle har stemmeret.

Hertil kommer seks repræsentanter uden stemmeret, der repræsenterer følgende grupper på europæisk plan:

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

For hver af disse grupper udpeger Kommissionen en repræsentant og en suppleant på grundlag af en liste med fire navne, der forelægges af deres respektive europæiske organisationer.

2. Bestyrelsesmedlemmerne og deres suppleanter udpeges på baggrund af deres kendskab til agenturets kernevirkksomhed under hensyntagen til relevante ledelsesmæssige, administrative og budgetmæssige kompetencer. Alle parter bestræber sig på at begrænse udskiftningen af deres bestyrelsesrepræsentanter med henblik på at sikre kontinuiteten i bestyrelsens arbejde. Alle parter tilstræber at opnå en afbalanceret repræsentation af mænd og kvinder i bestyrelsen.
3. Medlemsstaterne og Kommissionen udpeger deres egne medlemmer af bestyrelsen samt en suppleant, der repræsenterer medlemmet, når det ikke er til stede.
4. Bestyrelsesmedlemmernes mandatperiode er fire år og kan fornyes.
5. Når det er relevant, fastsættes der bestemmelser om deltagelse af repræsentanter for tredjelande og betingelserne herfor, jf. artikel 68.

Artikel 44

Bestyrelsens formandskab

1. Bestyrelsen vælger med et flertal på to tredjedele af de stemmeberettigede medlemmer en formand blandt medlemsstaternes repræsentanter og en næstformand blandt medlemmerne.
Næstformanden træder i stedet for formanden, hvis denne er forhindret i at udføre sit hverv.
2. Formandens og næstformandens mandatperiode er fire år og kan fornyes. Hvis en formand eller næstformand ophører med at være medlem af bestyrelsen under sin mandatperiode, ophører mandatperioden dog automatisk samtidig.

Artikel 45

Møder

1. Det påhviler bestyrelsens formand at indkalde til bestyrelsesmøder. Agenturets administrerende direktør deltager i møderne.
2. Bestyrelsen mødes mindst to gange om året. Den mødes desuden på initiativ af formanden eller på anmodning af Kommissionen, et flertal af bestyrelsesmedlemmerne eller en tredjedel af medlemsstaternes repræsentanter i bestyrelsen.

Artikel 46

Afstemning

Medmindre andet er angivet i denne forordning, vedtager bestyrelsen sine beslutninger med et absolut flertal af de stemmeberettigede medlemmer. Hvert af de stemmeberettigede medlemmer har én stemme.

Artikel 47

Bestyrelsens opgaver

1. For at sikre, at agenturet varetager sine opgaver, skal bestyrelsen:

- a) godkende årsrapporten om agenturets aktiviteter i det foregående år og inden den 1. juli fremsende den til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og Revisionsretten og offentliggøre den
 - b) efter at have modtaget Kommissionens udtalelse og i overensstemmelse med artikel 48 hvert år med et flertal på to tredjedele af de stemmeberettigede medlemmer vedtage det årlige arbejdsprogram for det kommende år samt et strategisk flerårigt arbejdsprogram
 - c) med et flertal på to tredjedele af de stemmeberettigede medlemmer vedtage agenturets årsbudget og udføre andre opgaver relateret til agenturets budget i henhold til kapitel 10
 - d) opstille beslutningsprocedurer for den administrerende direktør
 - e) vedtage en politik for tilsyn, der foretages i henhold til artikel 10
 - f) selv fastsætte sin forretningsorden
 - g) vedtage og opdatere de kommunikations- og formidlingsplaner, der er omhandlet i artikel 35
 - h) vedtage de procedurer for auditering, der er omhandlet i artikel 29 og 30
 - i) i overensstemmelse med stk. 2, som ansættelsesmyndighed, overfor agenturets ansatte, udøve de beføjelser, som vedtægten for tjenestemænd i Den Europæiske Union tillægger ansættelsesmyndigheden, og som ansættelsesvilkårene for Unionens øvrige ansatte tillægger den myndighed, der har kompetence til at indgå ansættelseskontrakter (i det følgende benævnt "ansættelsesmyndighedsbeføjelser")
 - j) vedtage passende gennemførelsesbestemmelser til vedtægten for tjenestemænd i Den Europæiske Union og ansættelsesvilkårene for Unionens øvrige ansatte i overensstemmelse med artikel 110 i samme vedtægt
 - k) udnævne den administrerende direktør, med mulighed for at afskedige eller forlænge dennes mandatperiode, med et flertal på to tredjedele af de stemmeberettigede medlemmer, jf. artikel 62
 - l) vedtage en strategi for bekæmpelse af svig, som står i forhold til risikoen for svig, og som tager de påtænkte foranstaltningers omkostningseffektivitet i betragtning
 - m) sikre passende opfølgning på resultater og henstillinger, der stammer fra undersøgelser foretaget af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og fra forskellige interne eller eksterne revisions- og evalueringsrapporter
 - n) vedtage bestemmelser til forebyggelse og håndtering af interessekonflikter for så vidt angår medlemmer af bestyrelsen og medlemmer af klagenævnet.
2. I overensstemmelse med artikel 110 i vedtægten for tjenestemænd i Den Europæiske Union vedtager bestyrelsen en afgørelse baseret på artikel 2, stk. 1, i samme vedtægt og artikel 6 i ansættelsesvilkårene for Unionens øvrige ansatte, der tillægger den administrerende direktør de relevante ansættelsesmyndighedsbeføjelser og definerer de vilkår, under hvilke denne delegering af beføjelser kan suspenderes. Den administrerende direktør har bemyndigelse til at uddelegere disse beføjelser.

Under anvendelse af ovenstående afsnit og under helt særlige omstændigheder kan bestyrelsen ved en afgørelse midlertidigt suspendere de ansættelsesmyndighedsbeføjelser, der er uddelegeret til den administrerende direktør, og de beføjelser denne måtte have uddelegeret, og selv udøve dem eller uddelegere dem til et af sine medlemmer eller en anden ansat end den administrerende direktør.

Artikel 48

Årlige og flerårige arbejdsprogrammer

1. Agenturets bestyrelse 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, Kommissionen og de i artikel 34 omhandlede netværk.
2. Arbejdsprogrammet vedtages med forbehold af Unionens årlige budgetprocedure. Hvis Kommissionen inden 15 dage fra vedtagelsesdatoen erklærer sig uenig i arbejdsprogrammet, gennemgår bestyrelsen det på ny og vedtager det, eventuelt med ændringer, inden for en frist på to måneder ved andenbehandlingen enten med et flertal på to tredjedele af de stemmeberettigede medlemmer, inklusive Kommissionens repræsentanter, eller med enstemmighed blandt medlemsstaternes repræsentanter.
3. Agenturets arbejdsprogram beskriver formålet med hver aktivitet. Som hovedregel er der klar sammenhæng mellem hver aktivitet eller hvert projekt og de ressourcer, der kræves for at gennemføre dem i henhold til principperne om aktivitetsbaseret budgetlægning og ledelse og proceduren for udarbejdelse af en tidlig konsekvensanalyse, der er omhandlet i artikel 7, stk. 2.
4. Bestyrelsen foretager om nødvendigt ændringer i arbejdsprogrammet, hvis agenturet tillægges nye opgaver. I forbindelse hermed foretages en analyse af de personale- og budgetmæssige konsekvenser, og det kan om nødvendigt vedtages at udsætte andre opgaver.
5. Bestyrelsen vedtager desuden senest den 30. november hvert år et strategisk flerårigt arbejdsprogram, der revideres jævnlige. Der tages hensyn til Kommissionens udtalelse. Europa-Parlamentet og de i artikel 34 omhandlede netværk høres om udkastet hertil. Det vedtagne flerårige arbejdsprogram sendes til medlemsstaterne, Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og de netværk, der er omhandlet i artikel 34.

Artikel 49

Forretningsudvalget

1. Bestyrelsen bistås af et forretningsudvalg.
2. Forretningsudvalget forbereder afgørelser, der skal vedtages af bestyrelsen. Hvis det er nødvendigt i hastende tilfælde, vedtager det visse midlertidige afgørelser på bestyrelsen vegne, navnlig vedrørende administrative og budgetmæssige spørgsmål.

I samarbejde med bestyrelsen sikrer forretningsudvalget passende opfølgning på de resultater og henstillinger, der stammer fra undersøgelser foretaget af OLAF og fra forskellige interne eller eksterne audit- og evalueringsrapporter.

Uden at det berører den administrerende direktørs ansvar, jf. artikel 50, bistår forretningsudvalget denne i gennemførelsen af bestyrelsens afgørelser med henblik på at styrke overvågningen af den administrative og budgetmæssige forvaltning.

3. Forretningsudvalget består af bestyrelsesformanden, en repræsentant for Kommissionen og [fire] andre bestyrelsesmedlemmer. Bestyrelsen udpeger medlemmerne af og formanden for forretningsudvalget.
4. Varigheden af mandatet for forretningsudvalgets medlemmer er den samme som for medlemmerne af bestyrelsen.
5. Forretningsudvalget mødes mindst hver tredje måned. Formanden for forretningsudvalget indkalder til yderligere møder på anmodning af forretningsudvalgets medlemmer.
6. Bestyrelsen vedtager forretningsudvalgets forretningsorden.

Artikel 50

Den administrerende direktørs opgaver

1. Agenturet ledes af den administrerende direktør, som udfører sit hverv i fuldkommen uafhængighed. Den administrerende direktør står til ansvar for sine aktiviteter over for bestyrelsen.
2. Med forbehold af Kommissionens, bestyrelsens eller forretningsudvalgets beføjelser må den administrerende direktør hverken søge eller modtage instruktioner fra nogen regering eller noget andet organ.
3. Den administrerende direktør aflægger på opfordring rapport til Europa-Parlamentet om udførelsen af sine opgaver. Rådet kan desuden opfordre den administrerende direktør til at aflægge rapport om udførelsen af sine opgaver.
4. Den administrerende direktør er agenturets retlige repræsentant. Den administrerende direktør vedtager agenturets afgørelser, henstillinger, udtalelser og andre formelle akter.
5. Den administrerende direktør er ansvarlig for den administrative ledelse af agenturet og gennemførelsen af de opgaver, der tillægges det ved denne forordning. Den administrerende direktør er navnlig ansvarlig for:
 - a) den daglige administration af agenturet
 - b) at gennemføre bestyrelsens afgørelser
 - c) at udarbejde det årlige arbejdsprogram og det strategiske flerårige arbejdsprogram og forelægge dem for bestyrelsen efter høring af Kommissionen
 - d) at iværksætte det årlige arbejdsprogram og det strategiske flerårige arbejdsprogram og så vidt muligt efterkomme alle anmodninger fra Kommissionen om bistand i forbindelse med agenturets opgaver i overensstemmelse med denne forordning
 - e) at aflægge rapport til bestyrelsen om gennemførelsen af det strategiske flerårige arbejdsprogram

- f) at træffe de nødvendige foranstaltninger, herunder vedtagelsen af interne administrative instrukser og offentliggørelsen af meddelelser, for at sikre, at agenturet fungerer i overensstemmelse med denne forordning
- g) at indføre en effektiv overvågningsordning, således at agenturets resultater kan sammenlignes med dets operationelle mål, og indføre en rutine for regelmæssige vurderinger baseret på anerkendte faglige standarder
- h) hvert år at udarbejde et udkast til en almindelig rapport baseret på de overvågnings- og vurderingsrutiner, der er omhandlet i litra g), og forelægge det for bestyrelsen
- i) at udarbejde et udkast til overslag over agenturets indtægter og udgifter i henhold til artikel 58 og gennemføre budgettet i henhold til artikel 59
- j) at udarbejde en årsrapport om agenturets aktiviteter og forelægge den for bestyrelsen til vurdering
- k) at udarbejde en handlingsplan, der følger op på konklusionerne på efterfølgende evalueringer, og aflægge en statusrapport til Kommissionen to gange om året
- l) at beskytte Unionens finansielle interesser gennem forholdsregler til forebyggelse af svig, korruption og enhver anden ulovlig aktivitet, gennem effektiv kontrol og, hvis der konstateres uregelmæssigheder, gennem inddrivelse af uretmæssigt eller ulovligt udbetalte beløb, og om nødvendigt gennem administrative og finansielle sanktioner, der er effektive og forholdsmæssige og har en afskrækkende virkning
- m) at udarbejde agenturets strategi for bekæmpelse af svig og forelægge den for bestyrelsen til godkendelse
- n) at udarbejde et udkast til de finansielle bestemmelser for agenturet, der vedtages af bestyrelsen, jf. artikel 60, samt gennemførelsesbestemmelser hertil.

Artikel 51

Oprettelse af klagenævn og deres sammensætning

1. Agenturet opretter et eller flere klagenævne.
2. Et klagenævn består af en formand og to andre medlemmer. De har suppleanter, som repræsenterer dem i deres fravær.
3. Formanden, de andre medlemmer og deres suppleanter udnævnes af bestyrelsen på grundlag af en liste over kvalificerede ansøgere, som Kommissionen har opstillet.
4. Når klagenævnet skønner, at en klage tilsiger det, kan det anmode bestyrelsen om at udpege yderligere to medlemmer og deres suppleanter fra den i stk. 3 nævnte liste.
5. På forslag af agenturet og efter høring af bestyrelsen fastsætter Kommissionen klagenævnenes forretningsorden i overensstemmelse med rådgivningsproceduren i artikel 75.

Artikel 52

Klagenævnenes medlemmer

1. Medlemmerne af klagenævnene og deres suppleanter har en mandatperiode på fire år, som kan fornyes.
2. Klagenævnenes medlemmer er uafhængige og må ikke udøve andre hverv i agenturet. De træffer deres afgørelser uden at være bundet af instruktioner.
3. Klagenævnenes medlemmer kan hverken afskediges fra deres hverv eller slettes af listen over kvalificerede ansøgere i deres mandatperioder, medmindre der er væsentlige grunde til det, og Kommissionen træffer afgørelse herom efter udtalelse fra bestyrelsen.

Artikel 53

Inhabilitet

1. Klagenævnenes medlemmer må ikke deltage i klagesager, hvis de har en personlig interesse i disse sager, hvis de tidligere har optrådt som repræsentanter for en af sagens parter, eller hvis de har været med til at træffe den påklagede afgørelse.
2. Medlemmer af klagenævnene, der mener, at de ikke bør deltage i en klagesag af en af de i stk. 1 omhandlede grunde eller af enhver anden grund, informerer det pågældende klagenævn, der træffer afgørelse om inhabilitet.

Artikel 54

Afgørelser, der kan påklages

1. Der kan indbringes appelsager for klagenævnene vedrørende afgørelser vedtaget af agenturet i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18.
2. En klage indgivet i henhold til stk. 1 har ikke opsættende virkning. Agenturet kan dog, hvis det skønner, at omstændighederne tillader det, udsætte gennemførelsen af den påklagede afgørelse.

Artikel 55

Appelberettigede - frister og formkrav

1. Enhver fysisk eller juridisk person kan indbringe en klage over afgørelser, der er rettet til vedkommende, og som er vedtaget af agenturet i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18.
2. Klagen tillige med begrundelsen indgives skriftligt til agenturet inden to måneder efter, at afgørelsen er meddelt den pågældende, eller, hvis dette ikke er sket, inden to måneder efter den dato, på hvilken vedkommende har fået kendskab til afgørelsen.

Artikel 56

Behandling og afgørelse af klagesager

1. Klagenævnet skal ved behandlingen af klagen handle hurtigt. Det skal, så ofte det er påkrævet, opfordre klagesagens parter til inden for en fastsat frist at fremsætte deres bemærkninger til dets meddelelser eller til meddelelser fra de øvrige parter i klagesagen. Klagesagens parter har ret til at komme med mundtlige indlæg.

2. Klagenævnet kan udøve passende beføjelser, der ligger inden for agenturets kompetence, eller hjemvise sagen til agenturets kompetente organ. Sidstnævnte er bundet af klagenævnets afgørelse.

Artikel 57

Indbringelse af klager for Domstolen

1. Klager med henblik på annullering af afgørelser, som agenturet har truffet i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18, kan kun indbringes for Den Europæiske Unions Domstol, efter at alle agenturets interne klagemuligheder er udtømt.
2. Agenturet træffer de foranstaltninger, der er nødvendige for at efterkomme Den Europæiske Unions Domstols afgørelse.

KAPITEL 10

FINANSIELLE BESTEMMELSER

Artikel 58

Budget

1. Der udarbejdes overslag over alle agenturets indtægter og udgifter for hvert regnskabsår, der svarer til kalenderåret, og disse overslag fremgår af agenturets budget. Indtægter og udgifter skal balancere.
2. Agenturets indtægter udgøres af:
 - a) et bidrag fra Unionen
 - b) bidrag fra de tredjelande, der deltager i agenturets arbejde i henhold til artikel 68
 - c) gebyrer betalt af ansøgere og ihændehavere af certifikater og tilladelser, der er udstedt af agenturet i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18
 - d) gebyrer for publikationer, uddannelse og andre ydelser, der leveres af agenturet
 - e) eventuelle frivillige finansielle bidrag fra medlemsstaterne, tredjelande eller andre organer, under forudsætning af at sådanne bidrag ikke bringer agenturets uafhængighed og upartiskhed i fare.
3. Agenturets udgifter omfatter udgifter til personale, administration, infrastruktur og drift.
4. Indtægter og udgifter skal balancere.
5. Bestyrelsen udarbejder hvert år på grundlag af et udkast fra den administrerende direktør, som er baseret på aktivitetsbaseret budgetlægning, et overslag over agenturets indtægter og udgifter for det kommende regnskabsår. Bestyrelsen sender senest den 31. januar overslaget, der omfatter en foreløbig stillingsfortegnelse, til Kommissionen.
6. Kommissionen sender overslaget til Europa-Parlamentet og Rådet (i det følgende benævnt "budgetmyndigheden") sammen med det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget.

7. På grundlag af overslaget opfører Kommissionen i det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget de bevillinger, som den finder nødvendige for så vidt angår stillingsfortegnelsen, og det tilskud, der skal ydes over det almindelige budget, og forelægger dette for budgetmyndigheden i overensstemmelse med traktatens artikel 314 sammen med en beskrivelse af og en begrundelse for enhver forskel mellem agenturets overslag over indtægter og det tilskud, der skal ydes over det almindelige budget.
8. Budgetmyndigheden godkender bevillingen af tilskuddet til agenturet. Budgetmyndigheden vedtager agenturets stillingsfortegnelse.
9. Budgettet vedtages af bestyrelsen med et flertal på to tredjedele af de stemmeberettigede medlemmer. Agenturets budget bliver endeligt efter den endelige vedtagelse af Den Europæiske Unions almindelige budget. Det justeres i givet fald i overensstemmelse hermed.
10. Bestyrelsen underretter hurtigst muligt budgetmyndigheden om alle påtænkte projekter, som kan få betydelige finansielle følger for finansieringen af budgettet, navnlig projekter vedrørende fast ejendom, såsom leje eller erhvervelse af ejendomme. Den underretter Kommissionen herom. Når en af budgetmyndighedens parter har meddelt, at den agter at afgive udtalelse, sendes denne udtalelse til bestyrelsen inden seks uger regnet fra underretningen om projektet.

Artikel 59

Gennemførelse af og kontrol med budgettet

1. Den administrerende direktør gennemfører agenturets budget.
2. Agenturets regnskabsfører sender senest den 1. marts efter det afsluttede regnskabsår det foreløbige årsregnskab ledsaget af beretningen om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning i regnskabsåret til Kommissionens regnskabsfører. Kommissionens regnskabsfører konsoliderer de foreløbige årsregnskaber for institutionerne og de decentrale organer i overensstemmelse med artikel 147 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 (den almindelige finansforordning).
3. Senest den 31. marts efter det afsluttede regnskabsår sender Kommissionens regnskabsfører agenturets foreløbige årsregnskab ledsaget af beretningen om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning i regnskabsåret til Revisionsretten. Beretningen om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning i regnskabsåret sendes tillige til Europa-Parlamentet og Rådet.

Revisionsretten reviderer disse regnskaber i overensstemmelse med traktatens artikel 287. Den offentliggør hvert år en beretning om agenturets virksomhed.
4. Ved modtagelsen af Revisionsrettens bemærkninger til agenturets foreløbige årsregnskab, jf. artikel 148 i den almindelige finansforordning, opstiller den administrerende direktør på eget ansvar agenturets endelige årsregnskab og sender det til bestyrelsen med henblik på udtalelse.
5. Bestyrelsen afgiver udtalelse om agenturets endelige årsregnskab.
6. Den administrerende direktør sender senest den 1. juli efter det afsluttede regnskabsår det endelige årsregnskab ledsaget af bestyrelsens udtalelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og Revisionsretten.
7. Det endelige årsregnskab offentliggøres.

8. Den administrerende direktør sender senest den 30. september efter hvert regnskabsårs afslutning et svar til Revisionsretten på dennes bemærkninger. Dette svar sendes ligeledes til bestyrelsen.
9. Hvis Europa-Parlamentet anmoder derom, forelægger den administrerende direktør det alle de oplysninger, der er nødvendige for, at dechargeproceduren vedrørende det pågældende regnskabsår kan forløbe tilfredsstillende, jf. den almindelige finansforordnings artikel 165, stk. 3.
10. Efter henstilling fra Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal, giver Europa-Parlamentet senest den 30. april i år n+2 den administrerende direktør decharge for gennemførelsen af budgettet for regnskabsår n.

Artikel 60

Finansforordning

Agenturets finansforordning vedtages af bestyrelsen efter høring af Kommissionen. Den kan kun afvige fra forordning (EF, Euratom) nr. 2343/2002¹³, hvis det er nødvendigt på grund af de særlige forhold, der karakteriserer agenturets drift, og Kommissionen på forhånd giver sit samtykke.

KAPITEL 11

PERSONALE

Artikel 61

Almindelige bestemmelser

1. Vedtægten for tjenestemænd i Den Europæiske Union og ansættelsesvilkårene for Unionens øvrige ansatte og de regler, som Den Europæiske Unions institutioner i fællesskab har vedtaget for anvendelsen af denne vedtægt og disse ansættelsesvilkår, gælder for agenturets personale.
2. I tjenestens interesse ansætter agenturet:
 - a) personale, der kan ansættes på en tidsubegrænset kontrakt
 - b) personale, der kan ansættes på en tidsbegrænset kontraktDer vedtages passende gennemførelsesbestemmelser til dette stykke i overensstemmelse med artikel 110 i nævnte vedtægt.
3. Agenturet træffer passende administrative foranstaltninger til organisering af sine tjenestegrene med henblik på at undgå interessekonflikter.

¹³ Kommissionens forordning (EF, Euratom) nr. 2343/2002 af 23. december 2002 om rammefinansforordning for de organer, der er omhandlet i artikel 185 i Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 om finansforordningen vedrørende De Europæiske Fællesskabers almindelige budget (EFT L 357 af 31.12.2002, s. 72).

Artikel 62

Den administrerende direktør

1. Den administrerende direktør ansættes i en stilling som midlertidigt ansat ved agenturet i henhold til artikel 2, litra a), i ansættelsesvilkårene for Unionens øvrige ansatte.
2. Den administrerende direktør udnævnes af bestyrelsen på grundlag af en kandidatliste, der udarbejdes af Kommissionen efter en åben og gennemsigtig udvælgelsesprocedure.

I forbindelse med indgåelsen af kontrakten med den administrerende direktør repræsenteres agenturet af bestyrelsesformanden.

Før udnævnelsen kan den ansøger, bestyrelsen har valgt, opfordres til at fremkomme med en udtalelse til Europa-Parlamentets kompetente udvalg og besvare spørgsmål fra medlemmerne af det pågældende udvalg.

3. Den administrerende direktørs mandatperiode er fem år. Ved udgangen af denne periode foretager Kommissionen en vurdering, der tager evalueringen af den administrerende direktørs præstation og agenturets fremtidige opgaver og udfordringer i betragtning.
4. Bestyrelsen kan forny den administrerende direktørs mandatperiode én gang, dog højst for en periode på fem år, på baggrund af et forslag fra Kommissionen, der tager udgangspunkt i den i stk. 3 omhandlede vurdering.
5. Bestyrelsen underretter Europa-Parlamentet, hvis den har til hensigt at forlænge den administrerende direktørs mandatperiode. Inden for en måned inden en sådan forlængelse af mandatperioden kan den administrerende direktør opfordres til at fremkomme med en udtalelse til Europa-Parlamentets kompetente udvalg og besvare spørgsmål fra medlemmerne af det pågældende udvalg.
6. En administrerende direktør, hvis mandatperiode er blevet forlænget, kan ikke deltage i endnu en udvælgelsesprocedure til samme stilling ved udløbet af den samlede periode.
7. Den administrerende direktør kan kun afskediges i henhold til en afgørelse vedtaget af bestyrelsen på forslag af Kommissionen.

Artikel 63

Udstationerede nationale eksperter og andet personale

Agenturet kan desuden gøre brug af udstationerede nationale eksperter og andet personale, der ikke er ansat af agenturet i henhold til vedtægten for tjenestemænd i Den Europæiske Union og ansættelsesvilkårene for Unionens øvrige ansatte.

Bestyrelsen vedtager en afgørelse, der fastsætter bestemmelser for udstationering af nationale eksperter til agenturet.

KAPITEL 12

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 64

Privilegier og immuniteter

Protokollen vedrørende Den Europæiske Unions Privilegier og Immuniteter gælder for agenturet og dets personale.

Artikel 65

Hjemstedsaftale og vilkår

1. De nødvendige bestemmelser vedrørende de lokaler og faciliteter, der skal stilles til rådighed for agenturet i værtsmedlemsstaten, samt de særlige regler i værtsmedlemsstaten, der finder anvendelse på agenturets administrerende direktør, bestyrelsesmedlemmerne, agenturets personale og deres familiemedlemmer fastsættes i en hjemstedsaftale mellem agenturet og værtsmedlemsstaten, der indgås, efter at bestyrelsen har godkendt den, dog senest i 2015.
2. Værtsmedlemsstaten sikrer de bedst mulige vilkår for, at agenturet kan fungere efter hensigten, herunder tilbud om skoleundervisning på flere sprog med et europæisk indhold og hensigtsmæssige transportforbindelser.

Artikel 66

Ansvar

1. Agenturets ansvar i kontraktforhold bestemmes efter den lovgivning, der finder anvendelse på den pågældende kontrakt.
2. Den Europæiske Unions Domstol har kompetence til at træffe afgørelse i henhold til en voldgiftsbestemmelse i en kontrakt, som agenturet har indgået.
3. For så vidt angår ansvar uden for kontraktforhold skal agenturet i overensstemmelse med de almindelige retsgrundsætninger, der er fælles for medlemsstaternes retssystemer, erstatte skader forvoldt af sine tjenestegrene eller af sine ansatte under udførelsen af deres hverv.
4. Den Europæiske Unions Domstol har kompetence til at afgøre tvister vedrørende erstatning for de i stk. 3 omhandlede skader.

Artikel 67

Sprogordninger

1. Bestemmelserne i forordning nr. 1 af 15. april 1958 om den ordning, der gælder for Det Europæiske Økonomiske Fællesskab på det sproglige område¹⁴, gælder for agenturet.

¹⁴ EFT 17 af 6.10.1958, s. 385.

2. De oversættelsesopgaver, der er påkrævet i forbindelse med agenturets virksomhed, udføres af Oversættelsescentret for Den Europæiske Unions Organer.

Artikel 68

Tredjelandes deltagelse i agenturets arbejde

1. Uden at det berører artikel 40, kan tredjelande, navnlig lande, der er omfattet af den europæiske naboskabspolitik, udvidelsespolitikken og EFTA-landene, og som har indgået aftaler med Unionen om at vedtage og anvende EU-lovgivningen på denne forordnings gyldighedsområde, deltage i agenturets arbejde.
2. I overensstemmelse med de relevante bestemmelser i de i stk. 1 omhandlede aftaler skal der fastlægges ordninger mellem agenturet og tredjelandene for disse landes deltagelse i agenturets arbejde, navnlig arten og omfanget heraf. Der skal bl.a. fastsættes bestemmelser om finansielle bidrag og personalespørgsmål. Der kan også fastsættes bestemmelser om repræsentation uden stemmeret i bestyrelsen.

Agenturet underskriver disse ordninger efter at have modtaget Kommissionens samtykke og efter høring af bestyrelsen.

Artikel 69

Samarbejde med nationale myndigheder og organer

1. Agenturet kan indgå aftaler med de relevante nationale myndigheder, navnlig de nationale sikkerhedsmyndigheder, og andre kompetente organer i forbindelse med anvendelsen af artikel 12, 16, 17 og 18.
2. Disse aftaler kan omfatte uddelegering af nogle af agenturets opgaver til de nationale myndigheder såsom gennemgang og forberedelse af dokumenter, verificering af teknisk kompatibilitet, gennemførelse af tilsyn og udarbejdelse af udkast til tekniske undersøgelser.
3. Agenturet sikrer, at aftalerne som minimum indeholder en detaljeret beskrivelse af opgaverne og vilkårene for levering, frister for levering, betalingsniveau og forfaldsplan for betalingerne.
4. De aftaler, der er omhandlet i stk. 1-3, berører ikke agenturets overordnede ansvar for at udføre de opgaver, der er omhandlet i artikel 12, 16, 17 og 18.

Artikel 70

Gennemsigtighed

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001¹⁵ finder anvendelse på agenturets dokumenter.

Bestyrelsen vedtager senest den [...] de nærmere enkeltheder vedrørende gennemførelsen af forordning (EF) nr. 1049/2001.

De beslutninger, som agenturet træffer efter artikel 8 i forordning (EF) nr. 1049/2001, kan påklages til ombudsmanden eller indbringes for Den Europæiske Unions Domstol efter bestemmelserne i henholdsvis artikel 228 og artikel 263 i traktaten.

¹⁵ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

Agenturets behandling af personoplysninger er omfattet af forordning (EF) nr. 45/2001.

Artikel 71

Sikkerhedsbeskyttelse af klassificerede informationer

Agenturet anvender de sikkerhedsprincipper, der er omhandlet i Kommissionens sikkerhedsforskrifter til beskyttelse af EU-klassificerede oplysninger (EUCI) og følsomme ikke-klassificerede oplysninger, som fastsat i bilaget til Kommissionens afgørelse 2001/844/EF, EKSF, Euratom om ændring af dens forretningsorden. Dette omfatter bl.a. bestemmelser om udveksling, bearbejdning og lagring af sådanne oplysninger.

Artikel 72

Bekæmpelse af svig

1. For at lette arbejdet med bekæmpelse af svig, bestikkelse og andre ulovlige aktiviteter i henhold til forordning (EF) nr. 1073/1999 tiltræder agenturet senest seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 om de interne undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF), og vedtager de nødvendige bestemmelser, som gælder for alle agenturets medarbejdere, ved hjælp af skabelonen i bilaget til nævnte aftale.
2. Revisionsretten har beføjelse til gennem bilagskontrol og kontrol på stedet at kontrollere alle tilskudsmodtagere, kontrahenter og underkontrahenter, der har modtaget EU-midler gennem agenturet.
3. OLAF kan efter bestemmelserne og procedurerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999¹⁶ og Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96¹⁷ foretage undersøgelser, herunder kontrol og inspektion på stedet, for at klarlægge, om der er begået svig, bestikkelse eller andre ulovlige aktiviteter, der berører Unionens finansielle interesser, i forbindelse med tilskud eller en kontrakt, der er finansieret af agenturet.
4. Med forbehold af stk. 1, 2 og 3 skal samarbejdsaftaler med tredjelande og med internationale organisationer, kontrakter, aftaler om tilskud og afgørelser om tilskud indeholde bestemmelser, som udtrykkeligt giver Revisionsretten og OLAF beføjelse til at gennemføre sådanne revisioner og undersøgelser i overensstemmelse med deres respektive beføjelser.

KAPITEL 13

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 73

Delegerede retsakter i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 74 for så vidt angår gebyrer og afgifter i forbindelse med anvendelsen af artikel 12, 16, 17 og 18.

¹⁶ EFT L 136 af 31.5.1999, s. 1.

¹⁷ EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2.

2. De i stk. 1 nævnte foranstaltninger fastsætter især, hvilke opgaver der i henhold til artikel 12, 16, 17 og 18 skal opkræves gebyrer og afgifter for, gebyrernes og afgifternes størrelse samt betalingsmåden.
3. Der opkræves gebyrer og afgifter for:
 - a) udstedelse og fornyelse af tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer, udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer og typer af jernbanekøretøjer i omsætning, herunder eventuel indikation af kompatibiliteten med net eller strækninger
 - b) udstedelse og fornyelse af sikkerhedscertifikater
 - c) tjenesteydelser; gebyrerne og afgifterne skal afspejle de med de enkelte ydelser faktisk forbundne omkostninger
 - d) behandling af klager.Alle gebyrer og afgifter angives og betales i euro.
4. Gebyrer og afgifter fastsættes på et niveau, som sikrer, at den dermed forbundne indtægt er tilstrækkelig til at dække de fulde omkostninger i forbindelse med den leverede ydelse. Særligt skal alle personalerelaterede udgifter i forbindelse med opgaverne i stk. 3, herunder arbejdsgiverens pro-rata indbetaling til pensionsordninger, være reflekteret i disse omkostninger. Såfremt der oparbejdes et væsentligt tilbagevendende overskud fra opkrævningen af gebyrer og afgifter til dækning af de dertil relaterede omkostninger, revideres gebyr- og afgiftsniveauet.

Artikel 74

Udøvelse af delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter på de i denne artikel anførte betingelser.
2. De delegerede beføjelser omhandlet i artikel 73 tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra datoen for denne forordnings ikrafttræden.
3. Europa-Parlamentet eller Rådet kan når som helst tilbagekalde delegationen af beføjelser omhandlet i artikel 73. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidig Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 73 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på [2 måneder] fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med [2 måneder] på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 75

Udvalgsprocedure

Kommissionen bistås af det udvalg, der er nedsat ved artikel 21 i direktiv 96/48/EF. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

Når der henvises til denne artikel, finder artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Artikel 76

Evaluering og revision

1. Senest fem år efter denne forordnings ikrafttræden og herefter hvert femte år bestiller Kommissionen en evaluering til vurdering af navnlig virkningen, effektiviteten og produktiviteten af agenturets arbejde og dets arbejdsmetoder. Evalueringen omfatter navnlig et eventuelt behov for at ændre agenturets mandat og de finansielle virkninger af en sådan ændring.
2. Kommissionen sender evalueringsrapporten og dens konklusioner til Europa-Parlamentet, Rådet og bestyrelsen. Resultaterne af evalueringen offentliggøres.
3. I forbindelse med hver anden evaluering foretages der desuden en analyse af de resultater, som agenturet har opnået, set i lyset af dets formål, mandat og opgaver.

Artikel 77

Overgangsbestemmelser

1. Den Europæiske Unions Jernbaneagentur træder i stedet for og afløser det europæiske jernbaneagentur, der blev oprettet ved forordning (EF) nr. 881/2004, for så vidt angår ethvert ejendomsforhold, enhver aftale, enhver retlig forpligtelse, enhver ansættelseskontrakt, enhver økonomisk forpligtelse og ethvert økonomisk ansvar.
2. Uanset artikel 43 forbliver medlemmerne af bestyrelsen, der er udpeget i henhold til forordning (EF) nr. 881/2004 før datoen for denne forordnings ikrafttræden, medlemmer af bestyrelsen, indtil deres mandatperiode udløber.
Uanset artikel 49 forbliver den administrerende direktør, der er udpeget i henhold til forordning (EF) nr. 881/2004, administrerende direktør, indtil dennes mandatperiode udløber.
3. Uanset artikel 61 opfyldes alle ansættelseskontrakter, som er i kraft på datoen for denne forordnings ikrafttræden, indtil de udløber.

Artikel 78

Ophævelse

Forordning (EF) nr. 881/2004 ophæves.

Artikel 79

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen 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

BILAG
FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om Den Europæiske Unions Jernbaneagentur og om ophævelse af forordning (EF) nr. 881/2004

1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen¹⁸

06: Mobilitet og Transport
0602: Land-, sø- og lufttransport
060208: Det Europæiske Jernbaneagentur
06020801: Det Europæiske Jernbaneagentur — bidrag til afsnit 1 og 2
06020802: Det Europæiske Jernbaneagentur — bidrag til afsnit 3

1.3. Forslagets/initiativets art

- ☐ Forslaget/initiativet drejer sig om en **ny foranstaltning**
- ☐ Forslaget/initiativet drejer sig om en **ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning¹⁹**
- ☒ Forslaget/initiativet drejer sig om **forlængelse af en eksisterende foranstaltning**
- ☐ Forslaget/initiativet drejer sig om **omlægning af en foranstaltning til en ny foranstaltning**

1.4. Mål

1.4.1. Det eller de af Kommissionens flerårige strategiske mål, som forslaget/initiativet vedrører

Mål/merværdi for EU i tråd med Europa 2020:

Agenturet bidrager til interoperabilitet, sikkerhed og bæredygtighed i jernbanetransporten til gavn for EU's økonomi og EU-borgerne. Dette er helt i tråd med Europa 2020-strategiens tre prioriteter:

- Intelligent vækst: udvikling af en økonomi baseret på viden og innovation. Agenturet bidrager til udviklingen af de højest mulige standarder for jernbanekøretøjer og -infrastruktur og promoverer dermed viden og innovation.
- Bæredygtig vækst: fremme af en mere ressourceeffektiv, grønnere og mere konkurrencedygtig økonomi. Agenturet bidrager til at gøre EU's transportsektor mere bæredygtig og miljøvenlig ved at begrænse det samlede emissionsniveau og energiforbrug. Jernbanetransporten vil bidrage til "20/20/20"-klima/energimålet og til flagskibsinitiativet "Et ressourceeffektivt Europa". Agenturet vil spille en rolle i forbindelse med gennemførelsen i sektoren.

¹⁸ ABM: Activity Based Management (aktivitetsbaseret ledelse) – ABB: Activity Based Budgeting (aktivitetsbaseret budgetlægning).

¹⁹ Jf. artikel 49, stk. 6, litra a) eller b), i finansforordningen.

– Inklusiv vækst: fremme af en økonomi med høj beskæftigelse, der sikrer social og geografisk samhørighed. Hvad angår yderområder og deres forbindelse til kernen, spiller jernbanetransport en væsentlig rolle i sikringen af geografisk samhørighed. Sektoren stiller prismæssigt overkommelige og bæredygtige transportmidler til rådighed for store dele af befolkningen og bidrager derved til øget social mobilitet og øgede beskæftigelsesmuligheder og er med til at mindske afstanden mellem fattige og rige regioner og lande i EU.

1.4.2. Specifikke mål og berørte ABM/ABB-aktiviteter

Budgetområder: 06 02

Berørte ABM/ABB-aktiviteter: 060208 Det Europæiske Jernbaneagentur

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)

Specifikke mål:

Specifikt mål nr. 1: Øge effektiviteten inden for certificering af jernbanesikkerhed og godkendelsesprocedurer ved at udstede et EU-sikkerhedscertifikat, tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning og tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer, der er gyldige overalt i EU, og ved at sikre ikke-diskrimination.

Specifikt mål nr. 2: Øge sammenhængen i rammearbejdet med EU's jernbaner ved at overvåge de nationale jernbanemyndigheder og reducere antallet af nationale jernbaneforskrifter.

Specifikt mål nr. 3: Forbedre gennemførelsen og anvendelsen af EU's jernbanelovgivning gennem øget bistand til Kommissionen, medlemsstaterne og de interesserede parter.

Specifikt mål nr. 4: Bistå Kommissionen ved udarbejdelsen og revisionen af afledt lovgivning om jernbaneinteroperabilitet og jernbanesikkerhed, herunder udviklingen af en fælles tilgang til sikkerhed.

Specifikt mål nr. 5: Sikre en sammenhængende udvikling af ERTMS i EU og fremme ERTMS uden for EU.

Specifikt mål nr. 6: Sikre behørig certificering af lokomotivførere og andre opgaver forbundet hermed i overensstemmelse med direktiv 2007/59/EF.

Specifikt mål nr. 7: Vedligeholde og opdatere offentlige registre og databaser vedrørende jernbanesikkerhed og interoperabilitet.

1.4.3. Forventede resultater og virkninger

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgruppen.

Resultaterne af de specifikke mål:

Resultat af specifikt mål nr. 1: Reducerede omkostninger for ansøgere og kortere sagsbehandlingstid ved udstedelse af sikkerhedscertifikater, tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning og tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer; lige vilkår for alle ansøgere i EU, og sikret ikke-diskrimination af operatører.

Resultat af specifikt mål nr. 2: Harmoniseret anvendelse af EU's jernbanelovgivning og de nationale myndigheders praksis, og øget klarhed og gennemsigtighed vedrørende lovkrav og driftsvilkår i EU gennem en reducere af unødvendige forskrifter, hvorved mulighederne for at anvende diskriminerende praksis overfor operatørerne begrænses.

Resultat af specifikt mål nr. 3: Øget forståelse af jernbanelovgivningen blandt de interesserede parter og medlemsstaterne, hvilket vil resultere i, at det fælles europæiske jernbaneområde fungerer mere gnidningsløst, og øget effektivitet i Kommissionens forskellige tjenestegrene.

Resultat af specifikt mål nr. 4: Et fælles europæisk jernbaneområde med øget interoperabilitet og et højere sikkerhedsniveau til gavn for jernbanevirksomhederne, godskunderne og passagererne.

Resultat af specifikt mål nr. 5: Ensartet gennemførelse af ERTMS og ERTMS-udstyr, der overholder gældende specifikationer, i EU og fremme af ERTMS-standarder uden for EU.

Resultat af specifikt mål nr. 6: Ensartet behandling af lokomotivførere i hele EU.

Resultat af specifikt mål nr. 7: Gennemsigtighed for de interesserede parter, medlemsstaterne og offentligheden i forbindelse med vigtige oplysninger om interoperabilitet og jernbanesikkerhed.

1.4.4. Virknings- og resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til kontrol af forslagets/initiativets gennemførelse.

Indikatorer for specifikt mål nr. 1:

- antal udstedte sikkerhedscertifikater
- antal udstedte tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning
- antal udstedte tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer.

Indikatorer for specifikt mål nr. 2:

- antal auditrapporter udstedt af de nationale myndigheder
- antal nationale forskrifter, der er trukket tilbage
- antal nationale forskrifter, der er erklæret godkendt i andre medlemsstater
- andre resultater af kontrol og overvågning.

Indikatorer for specifikt mål nr. 3:

- antal evalueringsrapporter om gennemførelse af jernbanelovgivning
- antal bedømte jernbaneprojekter

- antal arrangerede oplysningsaktiviteter (workshops, konferencer)
- antal udstedte fortolkningsdokumenter
- antal gennemførte bistandsbesøg
- andre resultater af øget bistand.

Indikatorer for specifikt mål nr. 4:

- antal henstillinger fremsendt til Kommissionen om nye tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI)
- antal henstillinger fremsendt til Kommissionen om revision af tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI)
- antal henstillinger fremsendt til Kommissionen om nye fælles sikkerhedsmetoder
- antal henstillinger fremsendt til Kommissionen om revision af fælles sikkerhedsmetoder
- antal udtalelser afgivet til Kommissionen, medlemsstaterne og andre interesserede parter
- antal udstedte konsekvens- og cost-benefit-analyser
- andre resultater af øget interoperabilitet og sikkerhed.

Indikatorer for specifikt mål nr. 5:

- antal udstedte henstillinger om ændringer og nye versioner af ERTMS
- antal evalueringsrapporter udarbejdet til Kommissionen om gennemførelsen af overensstemmelsesvurderinger og EF-verifikationsproceduren for ERTMS-udstyr
- antal henstillinger fremsendt til Kommissionen om ERTMS-projekters tekniske inkompatibilitet
- andre resultater af øget sammenhængende udvikling og udbredelse af ERTMS.

Indikatorer for specifikt mål nr. 6:

- antallet af lokomotivførere certificeret i overensstemmelse med direktivet om certificering af togpersonale, der fremfører lokomotiver og tog
- andre resultater af harmoniseringen af lokomotivførernes vilkår.

Indikatorer for specifikt mål nr. 7:

- antal oprettede og vedligeholdte offentlige databaser og registre
- andre resultater af øget gennemsigtighed vedrørende jernbanerelaterede oplysninger.

1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

1.5.1. Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt

Give ERA mulighed for at udøve nye opgaver og for på tilstrækkelig måde fortsat at dække nuværende opgaver, der er nødvendige for at opnå et internt jernbanemarked (fælles europæisk jernbaneområde), der er fuldt interoperabelt og sikkert.

1.5.2. Merværdien ved en indsats fra EU's side

EU's nuværende rolle (det europæiske jernbaneagenturs opgaver) er fastsat i ERA's grundforordning (EF) nr. 881/2004. Derudover har direktiv 2004/49/EF, direktiv 2008/57/EF og direktiv 2007/59/EF direkte og indirekte overdraget agenturet andre opgaver. Desuden har anden afledt lovgivning vedtaget af Kommissionen i forlængelse af førnævnte direktiver, navnlig de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), de fælles sikkerhedsmetoder og de fælles sikkerhedsmål, i mindre udstrækning haft indflydelse på agenturets aktiviteter og arbejde. Den foreslåede forordning sigter på at kombinere alle agenturets nuværende opgaver i én enkelt retsakt og udvide agenturets rolle til områder, hvor det er begrundet.

I overensstemmelse med hvidbogen om transport fra 2011 (En køreplan for et fælles europæisk transportområde — mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem) og resultaterne af den konsekvensanalyse, der ledsager dette forslag, vil forslaget give EU merværdi ved at fjerne de eksisterende tekniske og administrative barrierer i jernbanesektoren, navnlig ved at:

- gøre godkendelse af jernbanekøretøjer og sikkerhedscertificering af jernbanevirksomhederne mere effektivt (billigere og hurtigere) og upartisk ved at flyttet dem til EU-regi
- øge sammenhængen og anvendelsen af EU's jernbanelovgivning ved at gøre det muligt for agenturet at overvåge de nationale jernbanemyndigheders arbejde inden for interoperabilitet og jernbanesikkerhed
- fremme en hurtigere udvikling hen mod fælles EU-jernbanestandarder ved at øge agenturets indsats vedrørende redueringen af nationale jernbaneforskrifter
- forbedre anvendelsen af EU-midler, der tildeles jernbanesektoren (TEN, Samhørighedsfonden, strukturfonde, forskningsprogrammer m.m.).

EU's engagement via ERA giver merværdi takket være:

- anvendelsen af strukturer og kvalificeret personale, der allerede er til rådighed
- positive erfaringer med metoder, som allerede har bevist deres værd (f.eks. anvendelse af de nationale sikkerhedsmyndigheders allerede eksisterende net, som allerede er operationelle)
- agenturets objektivitet og uvildighed, som er højt værdsat hos de interesserede parter.

1.5.3. Erfaringer fra lignende foranstaltninger

Evalueringen af agenturforordningen og agenturet (2009-2010) og den generelle evaluering af EU's agenturer fra 2009 viser begge den merværdi, som agenturet bidrager med.

Nærværende forslag sigter (gennem en revision af agenturforordningen) på at anvende anbefalingerne fra henholdsvis evalueringen af agenturforordningen, Revisionsretten, den interne revisionstjeneste og den fælles erklæring fra Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet om decentraliserede agenturer, navnlig hvad angår den interne organisation, ledelse og virksomhed.

1.5.4. *Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning*

Forslaget er i overensstemmelse med hvidbogen om transport fra 2011, navnlig initiativ 1 og 19:

- "Opnå en fælles typegodkendelse for køretøjer og en fælles sikkerhedscertificering for jernbanevirksomheder ved at styrke Det Europæiske Jernbaneagents (ERA) rolle"

- "Udbygge det europæiske jernbaneagentur (ERA)'s rolle på området jernbanesikkerhed, navnlig agenturets overvågning af nationale sikkerhedsforanstaltninger, der træffes af de nationale sikkerhedsmyndigheder, og den gradvise harmonisering af disse foranstaltninger".

Forslaget er desuden i overensstemmelse med EU's politik og lovgivning om jernbaneinteroperabilitet og jernbanesikkerhed, navnlig direktiv 2004/49/EF (jernbanesikkerhedsdirektivet) og direktiv 2008/57/EF (interoperabilitetsdirektivet), som også ændres i forbindelse med den nye jernbanepakke. Alle tre reviderede retsakter hænger sammen og sigter på at fjerne de tilbageværende administrative og tekniske barrierer ved at udvikle en fælles strategi for udviklingen af regler for det europæiske jernbanesystems sikkerhed og interoperabilitet med henblik på at øge stordriftsfordelene for jernbanevirksomheder, som opererer i hele EU, reducere de administrative omkostninger, forkorte de administrative procedurer og forhindre skjult diskrimination.

Derudover er dette forslag en del af en større, fjerde jernbanepakke, der udover de ovenfor beskrevne mål sigter på at åbne hjemmemarkedet for jernbanepersonbefordring og optimere styringen af infrastrukturforvaltningen. Det forventes i den forbindelse, at der navnlig vil opstå synergier med hensyn til reduceret diskrimination i forbindelse med adgang til infrastrukturen og dermed lettere adgang for nye aktører.

Der er også vigtig synergi mellem agenturets reviderede arbejdsopgaver og TEN-T-forvaltningsorganet i forbindelse med evalueringen af jernbaneprojekter, der vil føre til øget valuta for pengene og øget effektivitet i de projekter, der finansieres med EU-midler.

Desuden er dette forslag i overensstemmelse med og gennemfører anbefalingerne fra henholdsvis Revisionsretten, den interne revisionstjeneste, den fælles erklæring fra Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet om decentraliserede agenturer og evalueringen af agenturforordningen.

Endelig sigter forslaget på at inkludere en række opgaver og aktiviteter i agenturforordningen, som er blevet tildelt agenturet ved andre retsakter m.m., navnlig direktiv 2007/59/EF og Kommissionsafgørelser om tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) og fælles sikkerhedsmetoder.

1.6. Varighed og finansielle virkninger

☒ Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra 2015 til 2020
- derefter gennemførelse i fuldt omfang

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)²⁰

☐ **Direkte central forvaltning** ved Kommissionen

☒ **Indirekte central forvaltning** ved uddelegering af gennemførelsesopgaver til:

- ☐ gennemførelsesorganer
- ☒ organer oprettet af Fællesskaberne²¹
- ☐ nationale offentligtretlige organer/organer med offentlige tjenesteydelsesopgaver
- ☐ personer, som har fået pålagt at gennemføre specifikke aktioner i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er identificeret i den relevante basisretsakt, jf. finansforordningens artikel 49

☐ **Delt forvaltning** sammen med medlemsstaterne

☐ **Decentral forvaltning** sammen med tredjelande

☐ **Fælles forvaltning** sammen med internationale organisationer (**angives nærmere**)

²⁰ Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²¹ Organer omhandlet i finansforordningens artikel 185.

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Alle EU-agenturer arbejder inden for rammerne af et strengt overvågningssystem med deltagelse af en intern revisionsfunktion, Kommissionens interne revisionstjeneste, bestyrelsen, Kommissionen, Revisionsretten og budgetmyndigheden. Dette system er fastlagt i ERA's grundforordning og vil fortsat finde anvendelse.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

2.2.1. Konstaterede risici

Ingen

2.2.2. Påtænkt(e) kontrolmetode(r)

Ikke relevant

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger.

ERA's grundforordning, artikel 41, omfatter forholdsregler til bekæmpelse af svig, som fortsat vil finde anvendelse.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

- Eksisterende udgiftsposter på budgettet

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgifts- område i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag				
	Resultater [Betegnelse] (antal)	OB/IOB (1)	fra EFTA- lande ²	fra kandidat- lande ³	fra tredje- lande	i.h.t. finansforordningen s artikel 18, stk. 1, litra aa)	
1.1	06 02 08 [Det Europæiske Jernbaneagentur]	IOB	JA	NEJ	NEJ	NEJ	

¹ OB = opdelte bevillinger / IOB = ikke-opdelte bevillinger.

² EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

³ Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

Før de anslåede virkninger af dette forslag for udgifterne beskrives detaljeret, er det vigtigt at understrege, at dette skøn på nuværende tidspunkt kun er foreløbigt, idet det er afhængigt af budgetmyndighedens vedtagelse af den nye flerårige finansielle ramme 2014-2020.

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne

i mio. EUR (løbende priser, tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme:	1	Intelligent og inklusiv vækst
---	----------	-------------------------------

GD: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	I ALT 2015 - 2020
• Administrative bevillinger									
Budgetpostens nummer 06 02 08 [Det Europæiske Jernbaneagentur] Kilde: - Udgangspunkt – BF 2013 på EUR 25 mio. - 2 % personalebeskatning 2014-2017 - 1 % stigning pr. år som følge af årlige justeringer. Fra 2017 indgår der eksterne indtægter i form af gebyrer og afgifter, hvorfor der ikke trækkes på EU's budget i forbindelse med nyt personale.	Forpligtelser	(1)	25,613 (inklusive 0,113 til nye opgaver)	26 (inklusive 0,3 til nye opgaver)	26 (inklusive 0 til nye opgaver)	26,25 (inklusive 0 til nye opgaver)	26,5 (inklusive 0 til nye opgaver)	26,75 (inklusive 0 til nye opgaver)	157,113 (af hvilke 0,413 dækker nye opgaver i 2015-2016)
	Betalinger	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
Bevillinger I ALT til GD MOVE	Forpligtelser	(5)=1+ ₃	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113 (af hvilke 0,413 dækker nye opgaver i 2015-2016)

	Betalinger	(6)=2+ 4	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113 (af hvilke 0,413 dækker nye opgaver i 2015- 2016)
	Betalinger	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme:	5	Administration
---	----------	----------------

i mio. EUR (løbende priser, tre decimaler)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	I ALT 2015 -2020
GD: MOVE								
• Menneskelige ressourcer Kilde: nuværende budgetniveau for ansatte i GD MOVE, der arbejder med spørgsmål relateret til ERA (EUR 0,655 mio. – 5 ansatte) anvendes hvert år + 1 % årlig justering		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
• Andre administrationsudgifter		0	0	0	0	0	0	0
I ALT GD MOVE	Bevillinger	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
Bevillinger I ALT under UDGFITSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4.005

i mio. EUR (tre decimaler)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	I ALT
Bevillinger I ALT under UDGFITSOMRÅDE 1-5 i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118
	Betalinger	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118

3.2.2. Forslag til udkast til ERA's stillingsfortegnelse for 2015-2020

ALLE NYE ANSATTE FINANSIERES VED OPKRÆVNING AF EKSTERNE GEBYRER OG AFGIFTER FRA 2017:

Forslag til ERA's stillingsfortegnelse for 2015-2020 [Kilde: 143 ansatte i 2013 og 2 % beskætning med udgangen af 2017 (-2-3 personer pr. år)]	2015	2016	2017	2018	2019	2020
AD-medarbejdere	101	100	99	99	99	99
Nye AD-medarbejdere	0	0	12	14	14	14
I alt AD-medarbejdere	101	100	111	113	113	113
AST-medarbejdere	37	36	34	34	34	34
Nye AST-medarbejdere	0	0	4	4	4	4
I alt AST-medarbejdere	37	36	38	38	38	38
<i>Subtotal stillinger i stillingsfortegnelsen</i>	138	136	149	151	151	151
UNE'er	6	6	6	6	6	6
Nye UNE'er	2	5	12	13	13	13
I alt UNE'er	8	11	18	19	19	19
Kontraktansatte	15	15	15	15	15	15
Nye kontraktansatte	1	3	7	9	10	12
I alt kontraktansatte	16	18	22	24	25	27

<i>Kumulative nye stillinger</i>	<i>5</i>	<i>10</i>	<i>35</i>	<i>40</i>	<i>41</i>	<i>43</i>
<i>Virkning for stillingsfortegnelsen</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>18</i>
<i>I ALT</i>	<i>162</i>	<i>165</i>	<i>189</i>	<i>194</i>	<i>195</i>	<i>197</i>

3.2.3. Anslåede virkninger for administrations- og aktionsbevillingerne

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktions- og administrationsbevillinger som anført herunder:
- Bemærk venligst, at tallene nedenfor vedrører ERA's budget i alt (bidrag til afsnit 1+2+3).
- Bemærk, venligst at tallene vedrørende specifikt mål nr. 1 udgør en indtægt for ERA: agenturet opkræver et eksternt gebyr hos ansøgere for at udstede disse dokumenter. Derfor er de angivet i parentes og ikke medregnet i omkostninger i alt.

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Mål og resultater ↓			2015		2016		2017		2018		2019		2020		I ALT	
	Type resultater ¹	Resultat-ernes gnsntl. omkostninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Samle de resulta ter (antal)	Samlede omkostning er

¹

Resultater er de produkter og tjenesteydelser, der skal leveres (f.eks. antal finansierede studenterudvekslinger, antal km bygget vej osv.).

SPECIFIKT MÅL NR. 1 ² : Øge effektiviteten inden for certificering af jernbanesikkerhed og godkendelsesprocedurer ved at udstede et EU-sikkerhedscertifikat, tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning og tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer, der er gyldige overalt i EU, og ved at sikre ikke-diskrimination.															
EU-sikkerhedscertifikater	Antal udstedte sikkerhedscertifikater	(0,01) – dækkes af gebyrer og afgifter	0		0		110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	440 (4,4) dækkes af gebyrer og afgifter
Tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning	Antal udstedte tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning	(0,017) – dækkes af gebyrer og afgifter	0		0		456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	1804 (30,67) dækkes af gebyrer og afgifter

² Som beskrevet i del 1.4.2. "Specifikke mål...".

Systemmyndighed for ERTMS	Antal udstedte tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer	(0,05)	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	137	(6,85) dækkes af gebyrer og afgifter
Subtotal for specifikt mål nr. 1								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		(41,92)
SPECIFIKT MÅL NR. 2: Øge sammenhængen i rammearbejdet med EU's jernbaner ved at overvåge de nationale jernbanemyndigheder og reducere antallet af nationale jernbaneforskrifter			resultater (antal)	Om - kost - ninger	resultater (antal)	Om - kost - ninger	resultater (antal)	Om - kost - ninger	resultater (antal)	Om - kost - ninger	resultater (antal)	Om - kost - ninger	resultater (antal)	Om - kost - ninger	Samlede resultater (antal)	Samlede omkostninger
Tilsyn med nationale myndighed	Antal udstedte auditrapporter	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5
Reducering af divergerende nationale forskrifter og øget gensidig accept	Antal nationale forskrifter, der er trukket tilbage	0,015	1 000	1,5	1 500	2,25	1 500	2,25	2 000	3	1 500	2,25	1 500	2,25	9 000	13,5
	Antal nationale forskrifter, der er erklæret godkendt i andre	0,01	1 000	1,0	1 000	1,0	1 000	1,0	1 000	1,0	1 000	1,0	1 000	1,0	8 000	6,0
Andet	Andre resultater af kontrol og overvågning	0,01	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75
Subtotal for specifikt mål nr. 2																25,25

SPECIFIKT MÅL NR. 3: Forbedre gennemførelsen og anvendelsen af EU's jernbanelovgivning gennem øget bistand til Kommissionen, medlemsstaterne og de interesserede parter og andre opgaver																
Bistand til Kommissionen	Antal evalueringsrapporter om gennemførelse af	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7
	Antal bedømte jernbaneprojekter	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Bistand til medlemsstater og andre interesserede parter	Antal arrangerede oplysningsaktiviteter (workshops, konferencer)	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4
	Antal udstedte fortolkningsdokumenter	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6
	Antal gennemførte bistandsbesøg	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6
Andre opgaver	Andre resultater af øget bistand	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Subtotal for specifikt mål nr. 3																25

SPECIFIKT MÅL NR. 4: Bistå Kommissionen ved udarbejdelsen og revisionen af afledt lovgivning om jernbaneinteroperabilitet og jernbanesikkerhed, herunder udviklingen af en fælles tilgang til sikkerhed			Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Resultater (antal)	Om - kost - ninger	Samle de resulta ter (antal)	Samlede omkostning er
Øge interoperabiliteten	Antal nye TSI sendt til Kommissionen	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Antal reviderede TSI sendt til Kommissionen	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Øge sikkerhedsniveauet	Antal nye fælles sikkerhedsmetoder sendt til	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Antal reviderede fælles sikkerhedsmetoder sendt til	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Fremme det fælles europæiske jernbaneområde	Antal udtalelser afgivet til Kommissionen, medlemsstaterne og interesserede parter	0,2	6	1,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6	8	1,6	44	8,8
	Antal udstedte konsekvens- og cost-benefit-analyser	0,06	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	151	9,06
Andet	Andre resultater af øget interoperabilitet og sikkerhed	0,06	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	450	2,7
Subtotal for specifikt mål nr. 4																57.36

SPECIFIKT MÅL NR. 5: Sikre en sammenhængende udvikling af ERTMS i EU og fremme ERTMS uden for EU																
Systemmyndighed for ERTMS	Antal udstedte henstillinger om ændringer og nye versioner af ERTMS	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
Verifikation af gennemførelsen af ERTMS	Antal evalueringsrapporter udarbejdet om gennemførelsen af overensstemmelsesvurderinger og EF-verifikationsprocedurer for ERTMS-udstyr	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5
	Antal henstillinger udstedt om teknisk inkompatibilitet i ERTMS-projekter	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Andre opgaver	Andre resultater af øget sammenhængende udvikling og udbredelse af ERTMS	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Subtotal for specifikt mål nr. 5																28,6

SPECIFIKT MÅL NR. 6: Sikre behørig certificering af lokomotivførere og andre opgaver forbundet hermed i overensstemmelse med direktiv 2007/59/EF			esultater (antal)	Om - kost - nin	esultater (antal)	Om - kost - nin	esultater (antal)	Om - kost - ninger	esultater (antal)	Om - kost - ninger	esultater (antal)	Om - kost - ninger	esultater (antal)	Om - kost - ninger	Samle de resulta ter (antal)	Samlede omkostning er
Harmoniser ing af krav til lokomotivf ørere	Antal foranstaltninger til harmonisering af lokomotivføreres vilkår udstedt i overensstemmelse med direktivet om certificering af <u>togpersonale, der</u>	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	Andre resultater	0,0 01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	60	0,6
Subtotal for specifikt mål nr. 6																7,8

SPECIFIKT MÅL NR. 7: Vedligeholde og opdatere offentlige registre og databaser vedrørende jernbanesikkerhed og interoperabilitet																
Gennemsi gtighed for de interessere de parter og offentligh eden i forbindels e med oplysning er om interopera bilitet og jernbanesi kkerhed	Antal oprettede og vedligeholdte offentlige databaser og registre	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	Andre resultater	0,0 01	10	0,01	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Subtotal for specifikt mål nr. 7																13
OMKOSTNINGER I ALT																157,01

3.2.4. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.4.1. Resumé

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:

Beregningsgrundlag: nuværende ansatte i GD MOVE, der arbejder med spørgsmål relateret til ERA (5 personer, EUR 0,127 mio. pr. person/år og 1 % årlig justering) anvendes hvert år. Ingen stigning som følge af ERA's udvidede beføjelser.

i mio. EUR (tre decimaler)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	I ALT 2015 - 2020
--	------	------	------	------	------	------	----------------------------------

Tjenestemænd (AD- medarbejdere)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
Tjenestemænd (AST- medarbejdere)	0	0	0	0	0	0	0
Kontraktansatte							
Midlertidigt ansatte	0	0	0	0	0	0	0
Udstationerede nationale eksperter	0	0	0	0	0	0	0
I ALT	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

3.2.4.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Beregningsgrundlag: nuværende ansatte i GD MOVE, der arbejder med spørgsmål relateret til ERA (5 personer, EUR 0,127 mio. pr. person/år) anvendes hvert år. Ingen stigning som følge af ERA's udvidede beføjelser.

Overslag angives i hele tal (eller med højst én decimal)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)						
XX 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (i delegationer)	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (indirekte forskning)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (direkte forskning)	0	0	0	0	0	0
• Eksternt personale (i fuldtidsækvivalenter: FTE)¹						
XX 01 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (KA, LA, UED, V og UNE ved delegationerne)	0	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ²	- i hovedsædet ³	0	0	0	0	0
	- i delegationerne	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (KA, V, UNE – indirekte forskning)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (KA, V, UNE – direkte forskning)	0	0	0	0	0	0
Andre budgetposter (skal angives)	0	0	0	0	0	0
I ALT	5	5	5	5	5	5

XX er lig med politikområdet eller det berørte budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som GD'et allerede har afsat til forvaltning af aktionen, og/eller til interne rokader i GD'et, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige GD i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

¹ KA: kontraktansatte, V: vikarer, UED: unge eksperter ved delegationerne, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter.

² Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

³ Angår især strukturfondene, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne (ELFUL) og Den Europæiske Fiskerifond (EFF).

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Nuværende ansatte i GD MOVE, der arbejder med spørgsmål relateret til ERA, herunder: - forvaltning af gennemførelsesforanstaltninger, der er vedtaget som resultat af agenturets henstillinger (Kommissionsafgørelser og forordninger) om jernbanesikkerhed og interoperabilitet - administrativ koordinering af og tilsyn med ERA: arbejdsprogrammer, planer for deres flerårige personalepolitik, møder i bestyrelsen og dens underkomiteer - samordning af politikker: deltagelse i ERA's arbejdsgrupper, indholdet af arbejdsprogrammerne, mandater Kommissionen giver til ERA, arbejds møder - forvaltning af ERA's udtalelser - det finansielle og regnskabsmæssige ansvar vedrørende ERA på Kommissionens side (budget, decharge m.m.).
Eksternt personale	

3.2.5. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

- ☐ Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme
- ☒ Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme

Der redegøres for omlægningen med angivelse af de berørte budgetposter og beløbenes størrelse.

ERA's budgetpost (06 02 08) skal justeres i henhold til denne finansieringsoversigt (i alt EUR 157,113 mio. for perioden 2015-2020).

På nuværende tidspunkt indeholder den finansielle ramme for agenturet kun vejledende beløb. Disse vejledende beløb blev beregnet før resultaterne af konsekvensanalysen og andre beregninger knyttet til dette forslag forelå.

For perioden 2015-2020 ændres ERA's status, idet agenturet får overdraget væsentligt flere opgaver, end det hidtil har haft.

- ☐ Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres⁴

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse.

3.2.6. Tredjemands bidrag til finansieringen

- Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	I alt
<i>EFTA's bidrag fra Norge og Island beregnes til 2 % af budgettet</i>	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3

⁴

Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

Samfinansierede bevillinger I ALT	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3
--------------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- ☐ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne
- ☒ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - ☒ for egne indtægter
 - ☐ for diverse indtægter

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁵					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
06 02 08 [Det Europæiske Jernbaneagentur]				10,352	10,384	10,482	10,698

Det oplyses, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

Visse af agenturets nye opgaver vil gøre det muligt at opkræve gebyr hos de eksterne ansøgere (herunder for udstedelse af sikkerhedscertifikater, udstedelse af tilladelser til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning og udstedelse af tilladelser til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer).

I henhold til konsekvensanalysen påbegyndes disse nye opgaver i 2017, og ERA's indtægter herfra er beregnet således:

- omkostning ved udstedelse af et sikkerhedscertifikat: EUR 0,01 mio.
- omkostning ved udstedelse af en tilladelse til at bringe jernbanekøretøjer i omsætning: EUR 0,017 mio.
- omkostning ved udstedelse af en tilladelse til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer: EUR 0,05 mio.
- de respektive antal udstedte certifikater og tilladelser pr. år fremgår af tabel 3.2.3.

Resumé af beregningsmetoden:

De gebyrer, der fastlægges i konsekvensanalysen, er beregnet på baggrund af gennemsnittet af de gebyrer, der p.t. betales af operatører, der ønsker at få et sikkerhedscertifikat eller en køretøjstilladelse i EU. Der er benyttet en lignende metode til beregningen af gebyret for udstedelse af en tilladelse til ibrugtagning af faste togkontrol- og signalsystemer. Der var stor forskel på gebyrerne landene imellem, men også væsentlig forskel på gebyrerne i EU15-medlemsstaterne (ca. EUR 20 000 for sikkerhedscertifikater og EUR 28 000 for tilladelser) og i EU12-medlemsstaterne (ca. EUR 3 000 for sikkerhedscertifikater og EUR 17 000 for tilladelser). Ved fastsættelsen af det fremtidige niveau for disse gebyrer er der taget højde for personaleomkostningerne i agenturet og de mere strømlinede processer i

⁵

Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told, sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra opkrævningsomkostningerne på 25 % er fratrasket.

forbindelse med behandlingen af ansøgninger, og det antages i henhold hertil, at det er mest passende at vælge en værdi, der ligger midt mellem det laveste gennemsnit og det højeste gennemsnit.

Det er vigtigt at bemærke, at disse beregninger dækker et gennemsnit på tværs af alle typer sikkerhedscertifikater og køretøjstilladelser. Konsekvensanalysen identificerer således 4 forskellige typer sikkerhedscertifikater og 20 forskellige typer køretøjstilladelser, og selvom "centraliseringsprocessen" med ERA i centrum vil reducere en række af disse forskellige typer certifikater og tilladelser, vil der stadig være mange kategorier. Der vil f.eks. være forskellige procedurer for tilladelser til lokomotiver og tilladelser til togvogne. Gebyrerne bør derfor differentieres for disse to kategorier. Navnlig vil gebyrerne for tilladelser til togvogne være lavere end gennemsnittet, mens gebyrerne for lokomotiver og sammensætninger af flere enheder vil være højere end gennemsnittet.

Det tal (pris pr. tilladelse/certifikat), der er beregnet i konsekvensanalysen, skal opfattes som et gennemsnit. Det er således op til agenturet at fastsætte de nøjagtige gebyrer for de forskellige kategorier under hensyntagen til at gennemsnittet af de opkrævede gebyrer er lig med eller højere end dette gennemsnit. Formålet med beregningen er imidlertid at give en realistisk, omend konservativ, vurdering af agenturets indtægter, og det kan ikke udelukkes, at de gebyrer, der bliver opkrævet, rent faktisk fører til et højere gennemsnit, såfremt det er nødvendigt og kan retfærdiggøres.

Hvad angår antallet af tilladelser og certifikater er dette beregnet med udgangspunkt i det nuværende antal. I forbindelse med sikkerhedscertifikater antages det, at antallet af nye operatører på markedet over tid vil føre til en stigning i antallet af udstedte sikkerhedscertifikater, mens det faktum at der muligvis sker en ændring i de forskellige typer af sikkerhedscertifikater på den anden side kan føre til en reduktion af samme. Det antages således af forsigtighedsgrunde, at antallet af udstedte sikkerhedscertifikater forbliver uændret.

I forbindelse med køretøjstilladelser var tilgangen en smule anderledes: beregningen tager udgangspunkt i det nuværende niveau som oplyst af de interesserede parter og konstateret ved forskellige undersøgelser. Det er sandsynligt, at der vil være flere nye operatører og dermed i absolutte tal flere køretøjer, der skal godkendes, men disse nye operatører forventes imidlertid at være mere tilbøjelige til at holde sig til afprøvet teknologi og dermed til rullende materiel, der allerede er certificeret. Det forventes desuden, at der i fremtiden vil skulle gives tilladelser til færre typer køretøjer, i takt med at industrien indfører nye standarder, hvilket således vil føre til et fald i antallet af tilladelser. Også her er beregningen delt op i EU15-medlemsstater og EU12-medlemsstater.

GD MOVE finder, at beregningerne er solide og velfunderede i de nuværende og verificerbare tal, som de interesserede parter og det europæiske jernbaneagentur har fremlagt. Yderligere oplysninger om den anvendte metode findes i konsekvensanalysen, navnlig bilag VII, som ledsager dette forslag.