KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 23.1.2002
KOM(2002) 23 endelig

2002/0024 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

1. INDLEDNING

Arbejdet med at gennemføre det indre marked for jernbaner er først lige begyndt. I henhold til direktiv 2001/12/EF, 2001/13/EF og 2001/14/EF skal der senest i marts 2003 udarbejdes fælles regler for adgang til jernbaneinfrastruktur, licenser og sikkerhedscertifikater, fordeling af infrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brugen af denne infrastruktur. I henhold til disse nye regler skal de internationale godstransporter være åbne for konkurrence fra marts 2003.

For at åbne mulighed for en effektiv gennemførelse af dette integrerede jernbanesystem er det tvingende nødvendigt at behandle spørgsmålet om tekniske forskrifter og standarder. Det er nemlig karakteristisk for jernbanesektoren, at de offentlige myndigheder aldrig har fastsat internationale tekniske forskrifter på dette område. Standarder og procedurer er blevet fastsat i hver enkelt medlemsstat, ofte direkte af jernbanevirksomhederne selv. Sidstnævnte har inden for rammerne af Den Internationale Jernbaneunion (UIC) etableret et samarbejde mellem virksomheder, som ganske vist har gjort det muligt at opbygge et fælles fundament, men som har vist sig ude af stand til at skabe reel overensstemmelse mellem de forskellige nationale systemer.

Oprettelsen af et integreret europæisk jernbanesystem forudsætter således, at de offentlige myndigheder indfører fælles tekniske forskrifter svarende til dem, der gælder for de øvrige sektorer, og at de kontrollerer, at de overholdes.

I første omgang har Fællesskabet indført en ordning, som gør det muligt gradvist at udarbejde interoperabilitetsstandarder for jernbanesystemerne (direktiv 96/48/EF og direktiv 2001/16/EF).

I den anden forslagspakke om jernbanesektoren foreslås det at supplere dette tiltag ved at inddrage sikkerhedsaspekterne, udvide arbejdet med interoperabilitet til også at omfatte nye områder og samle alle foranstaltningerne i en klart afgrænset og sammenhængende ramme.

For at udføre dette arbejde og forberede de forskellige forslag er det nødvendigt at finde en balance mellem på den ene side de offentlige myndigheder, som skal underlægges demokratisk kontrol, og på den anden side markedets aktører, hvis sagkundskab er af afgørende betydning for denne proces. Denne balance, som findes i forskellige grader i medlemsstaterne, skal også sikres på europæisk niveau. Derfor er det tvingende nødvendigt at oprette et ekspertisecenter på fællesskabsniveau, som kan vejlede de offentlige myndigheder.

Med den specialisering og ekspertviden, der kræves, vil det dog næppe være hensigtsmæssigt, at Kommissionen er direkte involveret i arbejdet. I hvidbogen om nye styreformer i EU[1] understreges det, at Kommissionen skal koncentrere sig om de opgaver, som traktaterne har pålagt den, og undgå at anvende ressourcer til aktiviteter, der er alt for tekniske. Dette princip anbefales også af Generaldirektoratet for Energi og Transport, som har undersøgt spørgsmålet om eksternalisering af visse opgaver, navnlig udarbejdelsen af tekniske standarder i jernbanesektoren.

[1] KOM(2002) 428 af 25. juli 2001.

Det har således vist sig, at det bedste middel til at gennemføre dette tekniske arbejde sammen med eksperter fra jernbanesektoren er at oprette et agentur. Det skal dog understreges, at denne løsning allerede var blevet overvejet i 1996[2] og også blev anbefalet i den undersøgelse om jernbanesikkerhed, som NERA gennemførte for Kommissionen[3]. Dette princip blev endvidere bekræftet af hvidbogen "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg"[4] fra september 2001.

Dette forslag bygger på forslagene om oprettelse af agenturer inden for søfarten[5] og luftfarten[6] samt på Kommissionens overvejelser vedrørende spørgsmålet om styreformer.

Hvidbogen om nye styreformer i EU har fastsat, hvilke betingelser der skal overholdes, når der oprettes agenturer på EU-niveau. Den understreger, at traktaterne åbner mulighed for at overdrage visse ansvarsområder direkte til agenturerne. Dette må dog ikke indebære ændringer af kompetencefordelingen mellem institutionerne eller indskrænkninger af deres respektive beføjelser og funktioner. Ved overdragelsen af ansvarsområder skal følgende betingelser overholdes:

- "agenturerne kan få bemyndigelse til at træffe individuelle beslutninger inden for specifikke områder, men kan ikke vedtage generelle forskrifter. De kan især få bemyndigelse til at træffe beslutninger på områder, hvor en enkelt almen interesse er fremherskende, og hvor de opgaver, der skal udføres, kræver særlig teknisk ekspertise

- de kan ikke få overdraget ansvar på områder, hvor Kommissionen i medfør af traktaten har direkte beslutningskompetence (f.eks. inden for konkurrencepolitikken)

- de kan ikke få beslutningskompetence på områder, hvor de skal dømme mellem modstridende offentlige interesser, udøve politiske skøn eller foretage komplekse økonomiske vurderinger

- de skal være underlagt et effektivt tilsyns- og kontrolsystem."[7]

Afgrænsningen af det i nedenstående forordning omhandlede jernbaneagenturs beføjelser samt dets institutionelle organisation bygger således direkte på hvidbogens principper.

2 Kommissionens hvidbog "En strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU" (KOM(96) 421 endelig) identificerer klart mangelen på interoperabilitet og inkompatibiliteten mellem de nationale sikkerhedsforskrifter som faktorer, der hæmmer jernbanesektorens udvikling. I tidsplanen på side 47 foreslås det, at Kommissionen undersøger flere forskellige løsningsmodeller for at forbedre den institutionelle ramme for den fremtidige udvikling af jernbanerne (herunder oprettelse af et europæisk jernbaneagentur).

33 NERA - endelig rapport - "Safety regulations and standards for european railways" - februar 2000. Den anbefaler, at der oprettes et jernbaneagentur "as an EU institution, providing an executive interface between DG TREN and the industry". Ifølge NERA's analyse skal dette agentur levere redskaberne til udvikling af interoperabiliteten og finde frem til fælles løsninger på problemerne med jernbanesikkerhed og dermed fremme udviklingen hen imod et integreret europæisk jernbanesystem.

4 KOM(2001) 370

5 KOM(2000) 802

6 KOM(2000) 595

7 KOM(2001) 428 - s. 23.

2. DET EUROPÆISKE JERNBANEAGENTUR FOR SIKKERHED OG INTEROPERABILITET

2.1. Formål

Formålet med forordningen er at oprette et europæisk jernbaneagentur for sikkerhed og interoperabilitet.

2.2. Agenturet

2.2.1. Arbejdsopgaver

Agenturet skal være en integrerende del af fællesskabssystemet. Det skal være det tekniske organ, som giver Fællesskabet de nødvendige midler i hænde til at iværksætte effektive foranstaltninger med henblik på interoperabilitet og jernbanesikkerhed. Agenturets arbejdsopgaver er beskrevet nærmere i punkt 5: "Bemærkninger til artiklerne".

2.2.2. Drift

a) Forvaltningsorganer

For at Agenturet kan fungere hensigtsmæssigt, er det nødvendigt, at den administrerende direktør nyder en høj grad af uafhængighed og handlefrihed i forbindelse med tilrettelæggelsen af Agenturets interne drift. Desuden skal den administrerende direktør være ansvarlig for udarbejdelsen og gennemførelsen af Agenturets budget og arbejdsprogram og for personaleanliggender.

For at den administrerende direktør kan få den nødvendige legitimitet, bør han udnævnes af bestyrelsen på forslag af Kommissionen.

Der skal oprettes en bestyrelse, som skal føre tilsyn med Agenturet. Den skal bestå af seks repræsentanter, som udnævnes af Kommissionen, og seks repræsentanter, som udnævnes af Rådet, samt tre eksperter uden stemmeret, som udvælges på grundlag af deres kompetence inden for jernbanesektoren. Denne sammensætning foreslås på basis af retningslinjerne i hvidbogen af 25. juli 2001 om nye styreformer[8]. Bestyrelsen vedtager Agenturets arbejdsprogram, aktivitetsrapporten samt Agenturets budget i begyndelsen af regnskabsåret. Budgettet justeres i overensstemmelse med de modtagne bidrag og gebyrer.

Den administrerende direktørs og bestyrelsens beføjelser er beskrevet indgående i punkt 5: "Bemærkninger til artiklerne".

b) Personale

For at kunne udføre de ovenfor beskrevne arbejdsopgaver skal Agenturet råde over et tilstrækkeligt antal højt kvalificerede medarbejdere. Agenturets personalebehov anslås til ca. 100 ansatte.

Agenturets personale er omfattet af Vedtægten for tjenestemænd i De Europæiske Fællesskaber og Ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i Fællesskaberne. Det

[8] KOM(2001) 428. Se s. 7, note 2.

ventes, at der kun vil være få personer, der stilles til rådighed af EF-institutionerne. De øvrige medarbejdere vil blive ansat på grundlag af deres erfaring og kvalifikationer. For så vidt det er foreneligt med kravet om, at Agenturet skal råde over et tilstrækkeligt antal stabile og højt kvalificerede medarbejdere, vil personalet blive ansat på grundlag af midlertidige kontrakter på højst fem år, således at der vedvarende kan ansættes nye medarbejdere, som er ajour med den seneste teknologiske udvikling, samtidig med at den erhvervede erfaring udnyttes.

c) Budget

Agenturet skal udstyres med et budget, der er tilstrækkeligt stort til, at Agenturet kan ansætte personale på de ovenfor beskrevne vilkår, udføre de opgaver, som det får pålagt, og sikre en effektiv arbejdsgang. For det første år kan det årlige budget anslås til ca. 5 mio. €. Det vil kunne andrage ca. 14,5 mio. €, når Agenturet er fuldt operationelt.

Agenturets budgetmidler vil hovedsageligt bestå af et tilskud fra Fællesskabet. Agenturet har ret til at opkræve gebyrer for sine publikationer, uddannelsesaktiviteter og andre tjenester. Disse gebyrer vil dog kun udgøre en ubetydelig del af Agenturets samlede budget.

Fællesskabet anvender ca. 2 600 mio. € pr. år til finansiering af jernbaneprojekter (TEN, Samhørighedsfonden, strukturfondene, ISPA, forskning osv.). Agenturets årlige budget udgør mindre end 0,6% af dette beløb og åbner mulighed for en meget mere effektiv udnyttelse af de fællesskabsmidler, der er afsat til udvikling af jernbanesektoren. Agenturets budget udgør mindre end 0,04% af medlemsstaternes udgifter til jernbanesektoren (ca. 35 mia. € pr. år).

d) Hjemsted

Agenturet skal placeres på et hensigtsmæssigt sted, hvor det har mulighed for at oprette arbejdsforbindelser med de berørte fællesskabsinstitutioner, og hvor det let kan sammenkalde eksperter fra medlemsstaterne. Kommissionen vil foreslå de kompetente myndigheder et eller flere mulige hjemsteder under hensyntagen til disse krav og de ansøgninger, som den modtager. De kompetente myndigheder skal på grundlag af dette forslag træffe afgørelse om Agenturets hjemsted senest seks måneder efter vedtagelsen af forordningen.

e) Gennemsigtighed

Agenturet vedtager interne regler om gennemsigtighed og aktindsigt i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets afgørelser, jf. EF-traktatens artikel 255.

3. VALG AF RETSGRUNDLAG

Retsgrundlaget for den foreslåede forordning er artikel 71, stk. 1, hvilket er i overensstemmelse med formålet med forslaget og med alle hidtil vedtagne eller foreslåede lovtekster om jernbaner, navnlig for så vidt angår sikkerheden, med undtagelse af direktiverne om interoperabilitet, som vedtages på grundlag af artikel 156.

4. BEGRUNDELSE FOR DEN FORESLÅEDE FORANSTALTNING

Hvilke formål har den påtænkte foranstaltning set i lyset af Fællesskabets forpligtelser, og hvad er problemets fællesskabsdimension (f.eks. hvor mange medlemsstater berøres heraf, og hvordan er problemet hidtil blevet løst)?

I henhold til traktaten skal der fastsættes en fælles transportpolitik. De påtænkte foranstaltninger til gennemførelse af denne politik omfatter fælles regler for international transport samt bestemmelser om forbedring af transportsikkerheden, således som det er fastsat i artikel 71, stk. 1. Agenturet vil kunne bidrage til virkeliggørelsen af målene for den fælles transportpolitik ved at lette oprettelsen af et integreret europæisk jernbanesystem præget af høj sikkerhed.

Hører den påtænkte foranstaltning under Fællesskabets enekompetence, eller er der tale om en kompetence, som Fællesskabet deler med medlemsstaterne?

Agenturet skal beskæftige sig med spørgsmål, der henhører under Fællesskabets kompetence, da det bidrager til gennemførelsen af EF-lovgivningen. Agenturet vil også åbne mulighed for etablering af et permanent netværk med deltagelse af de nationale myndigheder, der er ansvarlige for jernbanesikkerhed og interoperabilitet, og vil støtte sig på de nationale myndigheders erfaring, når det udfører sine opgaver.

Hvilken løsning er den mest effektive set i lyset af Fællesskabets og medlemsstaternes ressourcer?

Fælles regler for interoperabilitet og jernbanesikkerhed kan kun fastsættes på fællesskabsniveau. Da det drejer sig om en meget præcis teknisk arbejdsopgave inden for et område, som er i konstant udvikling på grund af de teknologiske forandringer, er det mest hensigtsmæssigt at oprette et specialiseret agentur og ikke en institution med generel kompetence som Kommissionen.

Hvad er den konkrete merværdi af den af Fællesskabet påtænkte foranstaltning, og hvad vil omkostningerne være, hvis der ikke handles?

Afmatningen i jernbanesektoren og dens manglende evne til at genvinde markedsandele skyldes i vid udstrækning, at der findes mange forskellige, indbyrdes uforenelige nationale bestemmelser. Oprettelsen af Agenturet er et af de midler, der kan bidrage til etableringen af et integreret og konkurrencedygtigt jernbanesystem.

Uden en hurtig og målrettet indsats på dette område vil det ikke være muligt at standse tilbagegangen i jernbanesektoren, navnlig inden for godstransporten, skønt udviklingen af denne transportform er en forudsætning for bæredygtig mobilitet.

Hvilke handlingsmuligheder har Fællesskabet (henstillinger, finansiel støtte, retsforskrifter, gensidig anerkendelse)?

Forordningen er det eneste middel til at nå foranstaltningens mål. Desuden benyttes der normalt forordninger til oprettelse af agenturer i Fællesskabet.

Er det nødvendigt at indføre en ensartet lovgivning, eller vil et direktiv, som indeholder generelle mål og overlader det til medlemsstaterne at fastsætte gennemførelsesbestemmelserne, være tilstrækkeligt?

Som nævnt i det foregående punkt er det selve foranstaltningens mål, der er bestemmende for valget af retsakt.

5. BEMÆRKNINGER TIL ARTIKLERNE

Kapitel I: Principper

Artikel 1

I henhold til denne artikel skal der oprettes et agentur, som skal yde Kommissionen og medlemsstaterne teknisk bistand for at forbedre interoperabiliteten og sikkerheden i det europæiske jernbanesystem. Ved udførelsen af disse opgaver skal Agenturet tage hensyn til udvidelsesprocessen og jernbaneforbindelserne med tredjelandene.

Artikel 2

I denne artikel defineres arten af Agenturets dokumenter, idet det præciseres, at det drejer sig om enten henstillinger eller udtalelser. Dette indebærer, at Agenturet ikke har nogen selvstændig beslutningskompetence, og at dens kompetence begrænser sig til udførelsen af tekniske opgaver for Kommissionen og medlemsstaterne.

Artikel 3

I denne artikel fastsættes princippet om, at jernbanesektoren skal inddrages i Agenturets arbejde. Desuden fastsættes de nærmere vilkår for jernbanesektorens deltagelse i arbejdet.

Artikel 4

Ved denne artikel fastsættes princippet om, at arbejdsmarkedets parter, som er repræsenteret i socialdialogudvalget, skal konsulteres om den del af Agenturets arbejde, som berører dem direkte.

Article 5

Ved denne artikel fastsættes princippet om, at brugerne og godskunderne skal konsulteres om den del af Agenturets arbejde, som berører dem direkte.

Kapitel 2: Sikkerhed

Artikel 6

I henhold til artikel 5 i direktivet om jernbanesikkerhed skal der fastsættes fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder. Agenturet er ansvarligt for den tekniske udarbejdelse af disse tekster.

Artikel 7

I artikel 14 i direktivet om jernbanesikkerhed er det fastsat, at sikkerhedscertifikaterne skal harmoniseres. Agenturet skal udarbejde et fælles format til sikkerhedscertifikatet og til ansøgningen om sikkerhedscertifikat.

Artikel 8

Denne artikel er knyttet til artikel 8 i forslaget til direktiv om jernbanesikkerhed, som omhandler undersøgelsen af de nye nationale sikkerhedsforskrifter. Det understreges, at Agenturet er ansvarligt for den tekniske del af undersøgelsen.

Agenturet undersøger de pågældende forskrifter på anmodning af Kommissionen og forelægger en udtalelse for Kommissionen.

Artikel 9

Denne artikel er knyttet til artikel 6 i direktivforslaget om jernbanesikkerhed. Det fastsættes, at Agenturet skal overvåge sikkerhedsniveauet i jernbanesektoren.

Agenturet skal udarbejde fælles indikatorer og indsamle og behandle de disponible oplysninger. For at sikre den størst mulige gennemsigtighed forelægger Agenturet hvert andet år en rapport om sikkerhedsniveauet i jernbanesektoren. Under udførelsen af dette arbejde samarbejder Agenturet med EUROSTAT.

Artikel 10

Adgangen til den internationale godstransport og operatørernes ret til at drive virksomhed uden for den medlemsstat, i hvilken de er etableret, skal sikres af de markedsreguleringsorganer, som blev oprettet ved direktiv 2001/14/EF. I dette direktiv samt i direktiv 2001/12/EF er det fastsat, at der skal oprettes et udvalg, som skal underrettes om ethvert problem vedrørende adgangen til infrastrukturen.

Disse markedsreguleringsorganer er hverken indrettet eller udstyret til at kunne tage stilling til tekniske spørgsmål i tilknytning til sikkerheden. Men der kan indgå sikkerhedsaspekter i de sager, de skal tage stilling til.

Det er derfor vigtigt, at de nationale reguleringsorganer samt de ovennævnte udvalg har mulighed for at anmode om en uafhængig teknisk udtalelse. Agenturet afgiver denne tekniske udtalelse inden to måneder.

Af hensyn til gennemsigtigheden offentliggøres Agenturets udtalelse i en version, som ikke indeholder nogen oplysninger, som er omfattet af forretningshemmeligheden.

Artikel 11

I et åbent marked er det vigtigt, at alle berørte parter kan få adgang til dokumenter såsom licenser, som er gyldige i hele Unionen, og til sikkerhedscertifikater efter en ukompliceret og gennemsigtig procedure, samtidig med at forretningshemmeligheden og den intellektuelle ejendomsret respekteres.

Dette er navnlig vigtigt for de nationale myndigheder, som i givet fald skal kunne kontrollere, om de operatører, der driver virksomhed på deres område, følger reglerne.

Derfor skal Agenturet indsamle alle de berørte dokumenter og gøre dem tilgængelige for offentligheden via et websted. Med henblik herpå opretter Agenturet en netværksforbindelse med de organer, der udsteder de pågældende dokumenter, og med de berørte myndigheder i medlemsstaterne.

Kapitel 3: Interoperabilitet

Artikel 12

Agenturet er det vigtigste instrument til gennemførelse af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF om jernbaneinteroperabilitet. Med henblik herpå leder Agenturet det tekniske arbejde med udarbejdelsen af de tekniske specifikationer for interoperabilitet. Det skal i denne forbindelse sikre, at der tages hensyn til de tekniske fremskridt, og at der er overensstemmelse med de øvrige europæiske standarder.

I direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF om interoperabilitet er det fastsat, at medlemsstaterne skal udpege de organer, der skal foretage vurderingen af komponenternes overensstemmelse og anvendelsesegnethed og kontrollere delsystemerne med henblik på udstedelse af EF-erklæringen. Det er vigtigt, at disse organer vedtager en fælles strategi og fælles metoder, og at de udveksler deres erfaringer. Det er ligeledes vigtigt, at disse organer holder sig ajour med udviklingen med hensyn til interoperabilitet, og at de omvendt kan gøre opmærksom på eventuelle problemer i forbindelse med anvendelsen af visse specifikationer. Agenturet skal derfor tilrettelægge samarbejdet mellem de bemyndigede organer.

Artikel 13

I visse tilfælde kan det være hensigtsmæssigt at lade en neutral instans vurdere kvaliteten af de bemyndigede organers arbejde. Ansvaret for kontrollen påhviler først og fremmest den medlemsstat, som har godkendt organet. Men herudover kan Agenturet i de tilfælde, hvor det skønnes hensigtsmæssigt, foretage en direkte kontrol af et bemyndiget organ. Agenturet har i så fald ingen beslutningsbeføjelser over for det pågældende organ, men rapporterer til Kommissionen, som kan forelægge sagen for det i direktiverne om interoperabilitet fastsatte udvalg bestående af repræsentanter for medlemsstaterne.

Artikel 14

Det er tvingende nødvendigt at holde øje med, hvordan arbejdet med at gennemføre interoperabilitet skrider frem. Dette overvågningsarbejde påhviler Agenturet, som forelægger en rapport hvert andet år.

Artikel 15

Af hensyn til sammenhængen i Unionens transportpolitik er det vigtigt at sikre, at de infrastrukturprojekter, hvortil der ydes et fællesskabstilskud, teknisk set er i overensstemmelse med reglerne og målene med hensyn til interoperabilitet. Agenturet foretager på Kommissionens anmodning en teknisk vurdering af disse projekter.

Artikel 16

I denne artikel fastsættes det, at der skal oprettes et system til certificering af værkstederne. For at begrænse omfanget af tomkørsler og reducere vedligeholdelsesomkostningerne er det tvingende nødvendigt, at ejerne og brugerne af det rullende jernbanemateriel kan få materiellet vedligeholdt der, hvor det befinder sig, dvs. undertiden uden for registreringsmedlemsstaten. De skal have sikkerhed for,

at vedligeholdelsesarbejdet udføres korrekt i henseende til såvel kvalitet som sikkerhed. Det er derfor nødvendigt at indføre et europæisk system til certificering af værkstederne. Agenturet skal gennemføre det indledende tekniske arbejde og afgive henstillinger.

Artikel 17

De faglige krav, der stilles til førerne af det rullende materiel, varierer kraftigt fra medlemsstat til medlemsstat og afhænger i vid udstrækning af jernbanevirksomhederne selv. For at komme nærmere målet om interoperabilitet og samtidig åbne mulighed for fri bevægelighed for jernbanesektorens arbejdstagere er det tvingende nødvendigt gradvist at definere fælles, anerkendte elementer i uddannelsessystemerne. Dette vigtige arbejde med at kortlægge, analysere og harmonisere uddannelsessystemerne og diplomerne skal udføres af Agenturet i samråd med arbejdsmarkedets parter. Agenturet skal sammen med de berørte aktører udarbejde en ordning for godkendelse af uddannelsesinstitutionerne og førerbeviserne for at sikre, at de anerkendes i hele Fællesskabet. Agenturet afgiver henstillinger herom. Endvidere skal Agenturet i overensstemmelse med det af Europa-Parlamentet fremsatte krav[9] fremme udvekslingen af personale, navnlig førere, mellem medlemsstaterne.

Artikel 18

Hvis flere operatører skal drive virksomhed på et åbent net, der rækker ud over de nationale grænser, er det nødvendigt at oprette et fælles system for registrering af materiellet, således at de nationale myndigheder og infrastrukturforvalterne kan sikre sig, at materiellet er i overensstemmelse med forskrifterne, og få adgang vil oplysningerne om dette materiel (ejer, ibrugtagningsdato med angivelse af den ansvarlige myndighed, tekniske data, vedligeholdelsesgrad osv.).

Det er ikke nødvendigt, at dette system centraliseres, men et fælles format og en sammenkobling af databaserne skal gøre det let at identificere materiellet og finde frem til de relevante oplysninger herom.

Agenturet skal udarbejde et fælles format til registreringen af det rullende materiel. Agenturet afgiver henstilling til Kommissionen, som træffer afgørelse i henhold til artikel 14 i direktiv 96/48/EF og artikel 14 i direktiv 2001/16/EF.

Artikel 19

I et åbent marked er det vigtigt, at alle berørte parter kan få direkte adgang til de dokumenter, der attesterer materialernes overensstemmelse med forskrifterne, efter en ukompliceret og gennemsigtig procedure, samtidig med at forretningshemmeligheden og den intellektuelle ejendomsret respekteres. Dette er især vigtigt for de nationale myndigheder, som i givet fald skal kunne kontrollere, at det materiel, der kører på deres område, er i overensstemmelse med forskrifterne.

9 Europa-Parlamentets lovgivningsmæssige beslutning om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (KOM (1999) 617 - C5-0301/1999 - 1999/0252(COD)).

Derfor skal Agenturet føre et offentligt register over alle berørte dokumenter. Med henblik herpå opretter det en netværksforbindelse med de organer, som er ansvarlige for udstedelsen af de pågældende dokumenter, og med de berørte myndigheder i medlemsstaterne.

Kapitel 4: Undersøgelser og fremme af innovation

Artikel 20

I denne artikel understreges det, at Agenturet kan iværksætte undersøgelser, hvis dette er nødvendigt af hensyn til dets arbejde.

Artikel 21

I henhold til denne artikel kan Agenturet fremme innovation inden for områderne sikkerhed og interoperabilitet i jernbanesektoren, navnlig med henblik på brugen af nye teknologier.

Kapitel 5: Intern struktur og arbejdsgang

Artikel 22

I denne artikel understreges det, at Agenturet er et fællesskabsorgan, og at det i hver medlemsstat har den mest vidtgående rets- og handleevne. Agenturets hjemsted fastsættes af de kompetente myndigheder på forslag af Kommissionen senest seks måneder efter vedtagelsen af denne forordning. Agenturet repræsenteres af sin administrerende direktør.

Artikel 23

I denne bestemmelse er det fastsat, at Protokollen vedrørende De Europæiske Fællesskabers privilegier og immuniteter også skal gælde for Agenturet.

Artikel 24

Vedtægten for tjenestemænd i De Europæiske Fællesskaber skal også gælde for Agenturets ansatte. Kun en ubetydelig del af de ansatte skal stilles til rådighed af EF-institutionerne. Størstedelen af de ansatte skal ansættes midlertidigt på grundlag af den ekspertise og erfaring, der kræves. Det er vigtigt, at sagkundskaben roterer mellem Agenturet, de nationale administrationer og jernbanesektoren, således at der altid er eksperter til rådighed, som har et godt kendskab til de seneste teknologiske udviklinger. Ansættelseskontrakterne for Agenturets personale skal derfor begrænses til højst fem år (undtagen for den administrerende direktør, se artikel 26).

Artikel 25

I denne artikel fastsættes den administrerende direktørs opgaver og beføjelser. Han må ikke modtage instrukser fra nogen regering eller fra noget andet organ. Han skal dog efterkomme enhver anmodning fra Kommissionen om bistand. Den administrerende direktør udøver også de forvaltningsmæssige beføjelser og er derfor ansvarlig for udarbejdelsen og gennemførelsen af Agenturets budget og arbejdsprogram samt for alle personaleanliggender.

Artikel 26

Denne artikel indeholder reglerne for udnævnelser i Agenturet.

Artikel 27

For at åbne mulighed for direkte demokratisk kontrol er det fastsat, at Europa-Parlamentet som led i udøvelsen af sine budgetbeføjelser kan høre Agenturets administrerende direktør, når årsrapporten forelægges, eller på ethvert andet tidspunkt.

Artikel 28

I denne artikel fastsættes bestyrelsens beføjelser. Bestyrelsen udnævner den administrerende direktør og har ret til at vedtage forretningsordenen, budgettet, arbejdsprogrammet og årsrapporten. Desuden skal den sikre, at Agenturets arbejde er præget af den nødvendige gennemsigtighed og neutralitet.

Artikel 29

I denne artikel understreges det, at bestyrelsen består af seks repræsentanter for medlemsstaterne, som udnævnes af Rådet, seks repræsentanter for Kommissionen og tre uafhængige personer, som udnævnes af Kommissionen på grundlag af deres anerkendte ekspertise inden for jernbanesektoren.

Bestyrelsens sammensætning afspejler på den ene side princippet om adskillelse af den udøvende og den lovgivende myndighed. Europa-Parlamentet, som udøver den demokratiske kontrol, kan ikke deltage i beslutningstagningen i bestyrelsen for et agentur, som er en del af et udøvende organ, som det skal kontrollere. På den anden side afspejler den princippet om paritet mellem de udøvende organer på fællesskabsniveau.

For at bestyrelsen kan udføre sine opgaver effektivt og under fuldt ansvar er det vigtigt, at antallet af bestyrelsesmedlemmer er begrænset.

Artikel 30

I denne artikel er det fastsat, at bestyrelsen vælger en formand og en næstformand blandt sine medlemmer, og at deres mandatperiode er fem år og kan fornyes én gang.

Artikel 31

Denne artikel indeholder bestemmelser om såvel ordinære som ekstraordinære bestyrelsesmøder, og det understreges, at den administrerende direktør deltager i disse møder.

Artikel 32

Bestyrelsen vedtager sine beslutninger med et flertal på to tredjedele af medlemmerne, idet hvert medlem har én stemme, med undtagelse af de tre eksperter, som ikke har stemmeret.

Artikel 33

I denne artikel fastsættes de vilkår, hvorunder Agenturets medarbejdere kan aflægge besøg i medlemsstaterne for at udføre de opgaver, som er blevet pålagt Agenturet.

Artikel 34

Reglerne for Agenturets ansvar i og uden for kontraktforhold svarer til de regler, der gælder for Fællesskabet i henhold til traktatens artikel 288.

Artikel 35

Som arbejdssprog vælger Agenturet de sprog, som er de mest anvendte i jernbanesektoren, det vil sige de arbejdssprog, der i øjeblikket anvendes i forbindelse med interoperabilitet. Af hensyn til effektiviteten foreslås det derfor, at Agenturet anvender disse arbejdssprog i sit daglige arbejde.

Artikel 36

I denne artikel fastsættes det, at de europæiske lande, som har indgået aftaler med Det Europæiske Fællesskab om at vedtage og anvende fællesskabsretten på denne forordnings gyldighedsområde, kan deltage i Agenturets arbejde.

Artikel 37

I denne artikel fastsættes det, at Agenturet anvender forordning (EF) 1049/2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter.

Kapitel 6: Finansielle bestemmelser

Artikel 38

Agenturets indtægter består hovedsageligt af et tilskud fra Fællesskabet. Agenturet kan opkræve gebyrer for sine tjenesteydelser (publikationer, uddannelse og andet). Desuden er det muligt at opkræve et bidrag fra de tredjelande, der deltager i Agenturets arbejde i henhold til artikel 36.

Agenturet skal udstyres med tilstrækkelige budgetmidler til, at det kan ansætte personale som beskrevet ovenfor, udføre sine arbejdsopgaver og arbejde smidigt og effektivt.

Den administrerende direktør skal udarbejde et foreløbigt budgetforslag, der skal vedtages af bestyrelsen og dernæst forelægges for Kommissionen, som følger den normale budgetprocedure.

Artikel 39

I denne artikel fastsættes det, at den administrerende direktør er ansvarlig for budgettes gennemførelse. Finanskontrollen foretages af Kommissionens finansinspektør. Revisionsretten gennemgår Agenturets regnskaber og offentliggør en årsrapport. Europa-Parlamentet giver på bestyrelsens anbefaling Agenturets administrerende direktør decharge for budgettets gennemførelse.

Artikel 40

I denne artikel fastsættes det, at bestyrelsen efter Kommissionens godkendelse og efter udtalelse fra Revisionsretten vedtager en finansforordning, som skal tjene som vejledning for Agenturet under udarbejdelsen og gennemførelsen af budgettet.

Artikel 41

Agenturet, dets ansatte og dets eventuelle kontrahenter er omfattet af alle gældende fællesskabsbestemmelser om bekæmpelse af svig.

Kapitel 7: Almindelige og afsluttende bestemmelser

Artikel 42

I denne artikel fastsættes det, at Agenturets aktiviteter skal øges gradvist i en toårig periode.

Artikel 43

I denne artikel fastsættes det, at Kommissionen senest fem år efter, at Agenturet har indledt sin virksomhed, foretager en uafhængig evaluering af gennemførelsen af denne forordning.

Artikel 44

I denne artikel fastsættes tidspunktet for forordningens ikrafttræden.

6. AFSLUTTENDE BETRAGTNINGER

Dette forslag er ledsaget af en finansieringsoversigt. Der er ikke vedlagt nogen konsekvensanalyse, da forslaget ikke har konsekvenser for virksomhederne.

2002/0024 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur

EUROPA-PALARMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

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

under henvisning til forslag fra Kommissionen[1],

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg[2],

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget[3],

efter fremgangsmåden i traktatens artikel 251[4], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at der gradvist kan oprettes et integreret europæisk jernbanesystem, er det nødvendigt, at Fællesskabet fastsætter regler for jernbanerne, som dækker såvel de tekniske som de sikkerhedsmæssige aspekter, da disse to aspekter er uadskillelige.

(2) I Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF[5], er det fastsat, at alle jernbanevirksomheder i Fællesskabet, som er i besiddelse af en licens og ønsker at udføre internationale godstransporttjenesteydelser, skal have adgang til infrastrukturen.

(3) I Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder[6], ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF[7], er det fastsat, at alle jernbanevirksomheder skal være i besiddelse af en licens, og at en licens udstedt i én medlemsstat er gyldig i hele Fællesskabet.

(4) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af

1 EFT C
2 EFT C
3 EFT C
4 EFT C
5 EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.
6 EFT L 143 af 27.6.1995, s. 70.
7 EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1.

jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering fastsættes nye rammebestemmelser, som tager sigte på oprettelse af et integreret europæisk jernbanesystem.

(5) De tekniske og operationelle forskelle mellem medlemsstaternes jernbanesystemer har skabt barrierer mellem de nationale jernbanemarkeder og hindret en dynamisk udvikling af denne sektor på europæisk niveau. Ved Rådets direktiv 96/48/EF af 23. juli 1996 om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog[8] og ved direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog[9] blev der opstillet en række væsentlige krav og indført en ordning med henblik på fastsættelse af obligatoriske tekniske specifikationer for interoperabilitet.

(6) Virkeliggørelsen af målet om sikkerhed og målet om interoperabilitet på én gang kræver et betydeligt teknisk arbejde, som skal styres af et specialiseret organ. Det er derfor nødvendigt at oprette et europæisk jernbaneagentur for sikkerhed og interoperabilitet inden for de nuværende institutionelle rammer og uden at ændre kompetencefordelingen inden for Fællesskabet. Oprettelsen af et sådant agentur åbner mulighed for at behandle spørgsmålene om sikkerhed og interoperabilitet i det europæiske jernbanenet samtidigt og på et højt fagligt niveau og bidrager således til at dynamisere jernbanesektoren og virkeliggøre de generelle mål for den fælles transportpolitik.

(7) I henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../... af ... [om jernbanesikkerhed][10] skal der udarbejdes fælles sikkerhedsindikatorer, fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder. Udviklingen af disse redskaber kræver en uafhængig teknisk ekspertise.

(8) For at forenkle procedurerne for udstedelse af sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomhederne og åbne mulighed for gensidig anerkendelse af disse certifikater på sigt er det nødvendigt gradvist at anerkende så mange af certifikaternes elementer som muligt.

(9) I Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../... af ... [om jernbanesikkerhed][11] er det fastsat, at de nationale sikkerhedsforskrifter skal vurderes i lyset af målet om interoperabilitet. Det er derfor tvingende nødvendigt, at der kan indhentes en udtalelse baseret på en uafhængig og neutral ekspertise.

(10) Når det drejer sig om sikkerhed, er det vigtigt at sikre den størst mulige gennemsigtighed og en effektiv informationsspredning. Der er endnu ikke udviklet nogen metode til analyse af sikkerhedsniveauet baseret på fælles indikatorer, som gør det muligt at sætte alle jernbanesektorens aktører i relation til hinanden, og det vil derfor være hensigtsmæssigt at udvikle et sådant redskab. Med hensyn til de statistiske aspekter er det nødvendigt at etablere et snævert samarbejde med EUROSTAT.

(11) De nationale myndigheder, der er ansvarlige for jernbanesikkerheden, samt reguleringsorganerne og de øvrige nationale myndigheder skal have mulighed for at

[8] EFT L 235 af 17.9.1996, s. 6.
[9] EFT L 110 af 20.4.1996, s. 1.
[10] EFT L
[11] EFT L

indhente en uafhængig teknisk ekspertudtalelse, når de skal undersøge sager, der vedrører flere medlemsstater.

(12) Vedligeholdelsen af det rullende materiel er et vigtigt element i sikkerhedssystemet. Der er ikke noget egentligt europæisk marked for vedligeholdelse af jernbanemateriel, da der ikke findes noget system til certificering af værkstederne. Dette medfører ekstraomkostninger for jernbanesektoren og giver anledning til tomkørsel. Det er derfor vigtigt, at der gradvist udvikles et europæisk system til certificering af værkstederne.

(13) I direktiv 2001/16/EF er det fastsat, at det første sæt tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI) skal udarbejdes inden den 20. april 2004. Kommissionen har overdraget dette hverv til den europæiske sammenslutning for jernbaneinteroperabilitet (AEIF), som omfatter producenterne af jernbanemateriel samt infrastrukturoperatørerne og -forvalterne. Det er vigtigt at bibeholde den erfaring, som jernbanesektoren har opbygget i AEIF. Kontinuiteten i arbejdet og den udvikling, TSI'erne gennemgår i tidens løb, kræver en permanent faglig struktur.

(14) Det transeuropæiske nets interoperabilitet skal øges, og udvælgelsen af nye investeringsprojekter, som støttes af Fællesskabet, skal 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 transportnet[12].

(15) Kravene til togførernes faglige kvalifikationer er af væsentlig betydning både for sikkerheden og for interoperabiliteten i Europa. Sådanne krav er desuden en forudsætning for fri bevægelighed for arbejdstagerne i jernbanesektoren. Dette spørgsmål skal behandles inden for rammerne af den nuværende ordning, der gælder for den sociale dialog. Agenturet skal yde den tekniske bistand, der er nødvendig for at tilgodese dette aspekt på europæisk plan.

(16) Registreringen af det rullende materiel er først og fremmest en anerkendelse af dets egnethed til at køre på nærmere fastsatte vilkår. Registreringen af materiellet henhører under de offentlige myndigheder og skal foretages efter gennemsigtige og ikke-diskriminerende kriterier. Agenturet skal yde teknisk bistand til oprettelsen af et registreringssystem for rullende materiel.

(17) For at sikre den størst mulige gennemsigtighed og lige adgang for alle parter til relevante oplysninger skal de dokumenter, som udfærdiges med henblik på interoperabilitet, være tilgængelige for offentligheden. Det samme gælder for licenserne og sikkerhedscertifikaterne. Agenturet skal skabe grundlaget for en effektiv udveksling af disse oplysninger.

(18) Det er vigtigt at fremme innovationen i forbindelse med sikkerhed og interoperabilitet i jernbanesektoren, navnlig med hensyn til brugen af nye teknologier; Agenturet skal støtte disse bestræbelser.

(19) For at kunne udføre sine opgaver på tilfredsstillende måde skal Agenturet have status som juridisk person og råde over et selvstændigt budget, hvis midler hovedsageligt

[12] EFT L 228 af 9.9.1996, s. 1. Beslutning ændret ved beslutning nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1.).

består af et bidrag fra Fællesskabet. For at sikre Agenturets uafhængighed i dets daglige virke og i de udtalelser og henstillinger, som det afgiver, er det vigtigt, at den administrerende direktør kan handle under eget ansvar, og at Agenturets personale er uafhængigt.

(20) Agenturets bestyrelse skal i sin sammensætning afspejle balancen mellem de to institutioner, der deler den udøvende magt, og sikre overholdelsen af princippet om, at den udøvende magt står til ansvar over for Europa-Parlamentet. I overensstemmelse med retningslinjerne i Hvidbogen om nye styreformer[13] af 25. juli 2001 skal Kommissionen og medlemsstaterne således være ligeligt repræsenteret i en bestyrelse, som er udstyret med de nødvendige beføjelser til at opstille budgettet, kontrollere dets gennemførelse, vedtage de relevante finansielle bestemmelser, fastsætte gennemsigtige arbejdsprocedurer for Agenturets beslutninger og udnævne den administrerende direktør. For at sikre gennemsigtighed i bestyrelsens beslutninger skal repræsentanter for de berørte sektorer deltage i drøftelserne, men uden stemmeret, da stemmeretten er forbeholdt repræsentanterne for de offentlige myndigheder, som skal aflægge regnskab for de for den demokratiske kontrol ansvarlige myndigheder. Sidstnævnte udnævnes af Kommissionen på grundlag af deres personlige kvalifikationer og erfaring inden for jernbanesektoren og ikke som repræsentanter for særlige faglige organisationer.

(21) Agenturets arbejde skal være præget af gennemsigtighed, og de ansvarlige for forvaltningen skal følge de gældende bestemmelser om god forvaltning og bekæmpelse af svig. Europa-Parlamentet skal kunne føre en effektiv kontrol, og det skal derfor have mulighed for at høre Agenturets administrerende direktør.

(22) Målene for den påtænkte foranstaltning, 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 fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå disse mål -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Kapitel 1: Principper

Artikel 1
Oprettelse af Agenturet og dets formål

1. Ved denne forordning oprettes et europæisk jernbaneagentur, i det følgende benævnt "Agenturet".

2. Agenturet skal yde teknisk bistand til gennemførelse af Fællesskabets retsforskrifter om forbedring af jernbanesystemernes interoperabilitet og til udvikling af et fælles koncept

[13] KOM(2001) 428.

for det europæiske jernbanesystems sikkerhed og dermed bidrage til oprettelsen af et integreret europæisk jernbanesystem præget af høj sikkerhed.

3. Under forfølgelsen af disse mål tager Agenturet behørigt hensyn til den forestående udvidelse af Den Europæiske Union og de specifikke problemer, der er knyttet til jernbaneforbindelserne med tredjelande.

Artikel 2
Arten af Agenturets dokumenter

Agenturet kan vedtage:

a) henstillinger til Kommissionen i henhold til artikel 6, 7, 12, 14, 16, 17 og 18;

b) udtalelser til Kommissionen eller til medlemsstaternes berørte myndigheder i henhold til artikel 8, 10, 13, og 15.

Artikel 3
Inddragelse af jernbanesektoren

1. Ved udarbejdelsen af de i artikel 6, 7, 12, 14, 16, 17 og 18 fastsatte henstillinger støtter Agenturet sig på den ekspertise, som jernbanesektoren har opbygget, navnlig den erfaring, som er udviklet i den europæiske sammenslutning for jernbaneinteroperabilitet (AEIF).

2. Med henblik herpå fastlægger Agenturet efter vedtagelsen af det årlige arbejdsprogram sammensætningen af arbejdsgrupperne i samråd med jernbanesektorens faglige organisationer, som forelægger Agenturet forslag herom. Agenturet drager omsorg for, at disse arbejdsgrupper er repræsentative, og at deres arbejde er præget af gennemsigtighed.

3. Arbejdsgrupperne ledes af en repræsentant for Agenturet.

Artikel 4
Konsultation af arbejdsmarkedets parter

Med henblik på udførelsen af de i artikel 6, 12 og 17 nævnte arbejdsopgaver konsulterer Agenturet arbejdsmarkedets parter i socialdialogudvalget, såfremt arbejdsopgaverne har direkte indvirkning på det sociale miljø og arbejdsvilkårene i jernbanesektoren.

Denne konsultation finder sted, inden Agenturet forelægger sine henstillinger for Kommissionen. Agenturet sender socialdialogudvalgets udtalelser til Kommissionen, som herefter sender dem til det i artikel 21 i direktiv 2001/16/EF omhandlede udvalg.

Artikel 5
Konsultation af brugerne

Med henblik på udførelsen af de i artikel 6 og 12 nævnte arbejdsopgaver konsulterer Agenturet de organisationer, der repræsenterer brugerne og godskunderne, såfremt arbejdsopgaverne har direkte virkninger for kunderne. Listen over de organisationer, der skal konsulteres, udarbejdes af det i artikel 21 i direktiv 2001/16/EF omhandlede udvalg.

Denne konsultation finder sted, inden Agenturet forelægger sine forslag for Kommissionen. Agenturet sender de berørte organisationers udtalelser til Kommissionen, som herefter sender dem til det i artikel 21 i direktiv 2001/16/EF omhandlede udvalg.

Kapitel 2: Sikkerhed

Artikel 6
Teknisk bistand

1. Agenturet retter henstilling til Kommissionen om de fælles sikkerhedsmål og de fælles sikkerhedsmetoder, som er fastsat i artikel 5 i direktiv 200./../EF [om jernbanesikkerhed].

2. Agenturet afgiver på anmodning af Kommissionen eller det udvalg, der er nævnt i artikel 21 i direktiv 200./../EF [om jernbanesikkerhed], eller på eget initiativ henstilling om andre sikkerhedsforanstaltninger.

3. I overgangsperioden indtil vedtagelsen af de fælles sikkerhedsmål, de fælles sikkerhedsmetoder og de tekniske specifikationer for interoperabilitet (TSI), og når det drejer sig om materiel og infrastrukturer, som ikke er omfattet af TSI'er, kan Agenturet afgive relevante henstillinger til Kommissionen. Agenturet drager omsorg for, at der er sammenhæng mellem disse henstillinger og de nuværende og planlagte TSI'er.

4. Agenturet skal forelægge en cost/benefit-analyse til støtte for de henstillinger, den afgiver i henhold til denne artikel.

5. Agenturet tilrettelægger og letter samarbejdet mellem de nationale sikkerhedsmyndigheder og de tilsynsorganer, som er fastsat i direktiv 200./../EF [om jernbanesikkerhed].

Artikel 7
Sikkerhedscertifikater

Med henblik på anvendelsen af artikel 14 i direktivet om jernbanesikkerhed, som omhandler harmonisering af sikkerhedscertifikaterne, udarbejder Agenturet et fælles format til sikkerhedscertifikatet, herunder en elektronisk version, og et fælles format til ansøgningen om sikkerhedscertifikat, herunder en liste over de relevante oplysninger, der skal leveres, og afgiver henstilling herom.

Artikel 8
Nationale sikkerhedsforskrifter

1. Agenturet gennemfører på Kommissionens anmodning den tekniske undersøgelse af de nye nationale sikkerhedsforskrifter, som forelægges for Kommissionen i henhold til bestemmelserne i artikel 8 i direktiv 200./../EF [om jernbanesikkerhed].

2. Agenturet undersøger, om disse foranstaltninger er forenelige med de fælles sikkerhedsmål og de fælles sikkerhedsmetoder, som er fastsat i direktiv 200./../EF [om jernbanesikkerhed], og med de gældende TSI'er.

3. Hvis Agenturet efter at have undersøgt de af medlemsstaten fremførte begrundelser mener, at en af disse forskrifter ikke er forenelig med de i stk. 2 nævnte bestemmelser, forelægger det en udtalelse for Kommissionen senest to måneder efter, at Kommissionen har sendt forskrifterne til Agenturet.

Artikel 9
Overvågning af sikkerhedsniveauet

1. Agenturet opretter en netværksforbindelse med de nationale myndigheder, der er ansvarlige for sikkerheden, og med de nationale myndigheder, som er ansvarlige for de undersøgelser, der er fastsat i direktiv ../../EF [om jernbanesikkerhed], for at fastlægge indholdet af de fælles indikatorer, der er nævnt i bilag 1 til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv .../.../EF af ... [om jernbanesikkerhed][14], og for at indsamle alle disponible oplysninger om jernbanesikkerhed.

2. På grundlag af sikkerhedsindikatorerne, de nationale rapporter om sikkerhed og ulykker og dets egne oplysninger forelægger Agenturet hvert andet år en offentlig rapport om sikkerhedsniveauet. Den første af disse rapporter offentliggøres i det tredje år efter, at Agenturet har indledt sit virke.

3. Agenturet støtter sig på de af EUROSTAT indsamlede oplysninger og samarbejder med EUROSTAT for at undgå dobbeltarbejde og for at sikre, at der er metodisk sammenhæng mellem indikatorerne for jernbanesikkerhed og de indikatorer, der anvendes i de øvrige transportformer.

Artikel 10
Teknisk udtalelse

1. De nationale reguleringsorganer, som er nævnt i artikel 30 i direktiv 2001/14/EF, kan anmode Agenturet om en teknisk udtalelse om sikkerhedsaspekter i relation til de sager, de skal tage stilling til.

2. De udvalg, der er fastsat i artikel 35 i direktiv 2001/14/EF og i artikel 11a i direktiv 91/440/EØF som ændret, kan anmode Agenturet om en teknisk udtalelse om sikkerhedsaspekter i relation til deres respektive kompetenceområder.

3. Agenturet afgiver udtalelse inden to måneder. Udtalelsen offentliggøres af Agenturet i en udgave, der er renset for enhver oplysning, som er omfattet af forretnings- eller fabrikshemmeligheden.

Artikel 11
Offentligt dokumentregister

1. Agenturet skal føre et offentligt register over følgende dokumenter:

   (a) De licenser, der udstedes i henhold til direktiv 95/18/EF;

[14] EFT L

(b) de sikkerhedscertifikater, der udstedes i henhold til direktiv 200./../EF [om jernbanesikkerhed];

(c) de undersøgelsesrapporter, som fremsendes til Agenturet i henhold til artikel 23 i direktiv 200./../EF [om jernbanesikkerhed];

(d) de nationale forskrifter, som meddeles til Kommissionen i henhold til artikel 8 i direktiv 200./../EF [om jernbanesikkerhed].

2. De nationale myndigheder, som er ansvarlige for udstedelsen af de i stk. 1 nævnte dokumenter, giver inden en måned Agenturet meddelelse om enhver individuel beslutning om tildeling, nægtelse af tildeling eller tilbagetrækning af et dokument. Agenturet kan anmode om at få tilsendt de sagsakter, der ligger til grund for beslutningen om tildeling, nægtelse af tildeling eller tilbagetrækning af et af disse dokumenter. I så fald sender de berørte myndigheder sagsakterne til Agenturet inden femten arbejdsdage.

3. Agenturet kan supplere denne offentlige database med ethvert dokument eller link, som bidrager til virkeliggørelsen af målene i denne forordning.

Kapitel 3: Interoperabilitet

Artikel 12
Teknisk bistand fra Agenturet

Agenturet bidrager til udviklingen og gennemførelsen af jernbaneinteroperabiliteten i overensstemmelse med de principper og definitioner, der er fastsat i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF. Med henblik herpå skal Agenturet:

a) udarbejde TSI-udkastene efter bemyndigelse fra Kommissionen og videresende dem til Kommissionen;

b) drage omsorg for, at TSI'erne ændres i takt med de tekniske fremskridt og udviklingen i markedet og i de samfundsmæssige krav, og forelægge Kommissionen de forslag om tilpasning af TSI'erne, som det finder nødvendige;

c) drage omsorg for, at udviklingen og ajourføringen af TSI'erne samordnes med udviklingen af de for interoperabiliteten nødvendige europæiske standarder, og holde den nødvendige kontakt med de europæiske standardiseringsorganer;

d) tilrettelægge og lette samarbejdet mellem de bemyndigede organer.

Artikel 13
Tilsyn og kontrol med de bemyndigede organer

Uden at dette berører medlemsstaternes ansvar med hensyn til de bemyndigede organer, som de udpeger, kan Agenturet på Kommissionens anmodning eller på eget initiativ undersøge kvaliteten af de bemyndigede organers arbejde. Agenturet afgiver i givet fald udtalelse til Kommissionen.

Artikel 14
Overvågning af interoperabilitetsniveauet

1. Agenturet afgiver på Kommissionens anmodning henstillinger om de nærmere enkeltheder vedrørende gennemførelsen af interoperabiliteten og letter koordineringen af samarbejdet mellem operatørerne og infrastrukturforvalterne, navnlig med henblik på omstillingen af systemerne.

2. Agenturet følger udviklingen i jernbanesystemernes interoperabilitet. Det forelægger og offentliggør hvert andet år en rapport om de fremskridt, der er sket på dette område. Den første rapport skal offentliggøres i det andet år efter, at Agenturet har indledt sit virke.

Artikel 15
Interoperabilitet i det transeuropæiske net

På kommissionens anmodning undersøger Agenturet ethvert infrastrukturprojekt, hvortil der ansøges om fællesskabstilskud, i lyset af målet om interoperabilitet. Agenturet afgiver udtalelse inden en måned.

Artikel 16
Certificering af værkstederne

Agenturet udvikler et europæisk system til certificering af værksteder til vedligeholdelse af det rullende materiel og afgiver henstillinger om oprettelsen af et sådant system.

Artikel 17
Faglige kvalifikationer

1. Agenturet udarbejder en liste over de grundlæggende faglige kvalifikationer, der kræves af lokomotivførerne, samt en liste over uddannelsessystemerne. Agenturet sondrer mellem de generelle kvalifikationer, der kræves for de forskellige hovedkategorier af rullende materiel, og de specifikke kvalifikationer, der kræves for de enkelte strækninger og de enkelte typer rullende materiel.

2. Hvad de generelle kvalifikationer angår, udarbejder Agenturet for hver hovedkategori af materiel en liste over de mindstekrav, der stilles til lokomotivførernes kvalifikationer og uddannelse for at sikre køresikkerheden.

3. Agenturet afgiver henstillinger om indførelsen af en ordning for godkendelse af uddannelsesinstitutionerne og af de diplomer, som de udsteder.

4. Agenturet fremmer og støtter udvekslingen af lokomotivførere og undervisere mellem jernbanevirksomheder i forskellige medlemsstater.

Artikel 18
Registrering af materiellet

Agenturet udarbejder et fælles format til registrering af rullende materiel, jf. artikel 14 i direktiv 96/48/EF og artikel 14 i direktiv 2001/16/EF, og afgiver henstilling til Kommissionen herom.

Artikel 19
Register over interoperabilitetsdokumenterne

1. Agenturet fører et offentligt register over følgende dokumenter, som er defineret i direktiv 2001/16/EF og 96/48/EF:

   (a) erklæringerne om verifikation af delsystemerne;

   (b) erklæringerne om komponenternes overensstemmelse;

   (c) ibrugtagningstilladelserne, herunder de registreringsnumre, der er knyttet til ibrugtagningen;

   (d) registrene over infrastrukturer og rullende materiel.

2. De berørte organer sender disse dokumenter til Agenturet, som fastlægger de nærmere enkeltheder vedrørende fremsendelsen af dokumenterne.

3. Agenturet opretter en elektronisk database for disse dokumenter. Denne database er tilgængelig for offentligheden via et websted.

Kapitel 4: Undersøgelser og fremme af innovation

Artikel 20
Undersøgelser

Hvis udførelsen af de arbejdsopgaver, som er pålagt Agenturet i henhold til denne forordning, kræver det, kan Agenturet iværksætte undersøgelser, som det finansierer over sit eget budget.

Artikel 21
Fremme af innovation

Kommissionen kan pålægge Agenturet at fremme innovationer, som tager sigte på at forbedre interoperabiliteten og sikkerheden i jernbanesektoren, navnlig for så vidt angår brugen af de nye informationsteknologier og af positionsbestemmelses- og overvågningssystemerne.

Kapitel 5: Intern struktur og arbejdsgang

Artikel 22
Retlig status og hjemsted

1. Agenturet er et fællesskabsorgan. Det har status som juridisk person.

2. Agenturets hjemsted fastsættes af de kompetente myndigheder på forslag af Kommissionen senest seks måneder efter vedtagelsen af denne forordning.

3. 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.

4. Agenturet repræsenteres af sin administrerende direktør.

Artikel 23
Privilegier og immuniteter

Protokollen vedrørende De Europæiske Fællesskabers privilegier og immuniteter gælder for Agenturet og dets personale.

Artikel 24
Personale

1. Agenturets personale er omfattet af de regler og forskrifter, der gælder for tjenestemænd og øvrige ansatte ved De Europæiske Fællesskaber. Bestyrelsen fastsætter de fornødne gennemførelsesbestemmelser i samråd med Kommissionen.

2. Uden at dette berører artikel 26, udøver Agenturet over for sine ansatte de beføjelser, som Vedtægten og Ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i Fællesskaberne (AØAF) tillægger ansættelsesmyndigheden og den myndighed, der har kompetence til at indgå kontrakter.

3. Uden at dette berører artikel 26, stk. 1, består Agenturets personale af midlertidigt ansatte, som ansættes af Agenturet for en periode af højst fem år. Disse midlertidigt ansatte består af:

   – fagfolk fra jernbanesektoren, som er udvalgt på grundlag af deres kvalifikationer og erfaring med hensyn til jernbaneinteroperabilitet og -sikkerhed

   – tjenestemænd, som Kommissionen har stillet til rådighed eller udstationeret til udførelse af ledelses- eller forvaltningsopgaver

   – øvrige ansatte i henhold til AØAF, med henblik på udførelsen af ekspeditions- eller sekretariatsopgaver.

4. De eksperter, som deltager i de af Agenturet nedsatte arbejdsgrupper, hører ikke til Agenturets personale. Deres rejse- og opholdsudgifter afholdes af Agenturet i overensstemmelse med de af bestyrelsen vedtagne forskrifter og tariffer.

Artikel 25
Den administrerende direktørs opgaver og beføjelser

1. Agenturet ledes af den administrerende direktør. Den administrerende direktør er ansvarlig for den løbende forvaltning af Agenturet og handler i fuld uafhængighed. Han må hverken søge eller modtage instrukser fra nogen regering eller fra noget andet organ eller nogen anden virksomhed.

2. Den administrerende direktør:

   (a) udarbejder arbejdsprogrammet og forelægger det for bestyrelsen efter Kommissionens godkendelse;

   (b) træffer de nødvendige foranstaltninger for at iværksætte arbejdsprogrammet. Han efterkommer alle anmodninger fra Kommissionen om bistand;

   (c) træffer de nødvendige foranstaltninger, herunder vedtagelsen af interne administrative instrukser og offentliggørelsen af meddelelser, for at sikre, at Agenturet fungerer i overensstemmelse med denne forordning;

   (d) indfører en effektiv overvågningsordning, således at Agenturets resultater kan sammenlignes med dets operationelle mål, og udarbejder på dette grundlag hvert år et udkast til en almindelig rapport og forelægger det for bestyrelsen;

   (e) indfører en rutine for regelmæssige evalueringer baseret på anerkendte faglige standarder;

   (f) udøver de i artikel 23, stk. 2, nævnte beføjelser over for personalet;

   (g) udarbejder overslag over Agenturets indtægter og udgifter i henhold til artikel 38 og gennemfører budgettet i henhold til artikel 39.

3. Den administrerende direktør kan bistås af en eller flere kontorchefer. Han kan ikke uddelegere sine beføjelser.

Artikel 26
Udnævnelser inden for Agenturet

1. Agenturets administrerende direktør udnævnes af bestyrelsen på forslag af Kommissionen. Bestyrelsen har beføjelse til at afskedige direktøren på forslag af Kommissionen. Den administrerende direktørs mandatperiode er fem år. Mandatet kan forlænges én gang for en periode af højst to år.

2. Agenturets administrerende direktør udnævner de øvrige medlemmer af Agenturets personale i overensstemmelse med de principper, der er fastsat i artikel 23 i denne forordning.

Artikel 27
Europa-Parlamentets høring af den administrerende direktør

Den administrerende direktør forelægger hvert år den almindelige rapport om Agenturets virksomhed for Europa-Parlamentet. Europa-Parlamentet kan desuden når som helst anmode om at høre den administrative direktør om ethvert spørgsmål, der har tilknytning til Agenturets virksomhed.

Artikel 28
Oprettelse af bestyrelsen og dens beføjelser

1. Agenturet har en bestyrelse.

2. Bestyrelsen:

   a) udnævner den administrerende direktør i henhold til artikel 26;

   b) vedtager hvert år inden den 31. marts Agenturets almindelige rapport for det foregående år og sender den til Kommissionen, Rådet og Europa-Parlamentet;

   c) vedtager hvert år inden den 30. oktober Agenturets arbejdsprogram for det kommende år og sender det til Kommissionen, Rådet og Europa-Parlamentet;

   d) vedtager Agenturets endelige budget inden regnskabsårets begyndelse, idet den om nødvendigt justerer det i overensstemmelse med Fællesskabets bidrag og Agenturets øvrige indtægter;

   e) udfører sine opgaver i forbindelse med Agenturets budget i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel 6;

   f) udøver disciplinærmyndighed over den administrerende direktør og drager omsorg for, at Agenturets arbejde er præget af den nødvendige gennemsigtighed og neutralitet.

Artikel 29
Bestyrelsens sammensætning

1. Bestyrelsen består af:

   – seks repræsentanter for Rådet

   – seks repræsentanter for Kommissionen

   – tre uafhængige personer uden stemmeret, som udnævnes af Kommissionen på grundlag af deres anerkendte ekspertise inden for jernbanesektoren.

2. Rådet og Kommissionen udpeger deres repræsentanter samt en suppleant for hver af dem, som kan repræsentere dem med stemmeret i tilfælde af fravær. Bestyrelsesmedlemmernes mandatperiode er fem år. Mandatet kan fornyes én gang.

Artikel 30
Bestyrelsens formandskab

1. Bestyrelsen vælger en formand og en næstformand blandt sine medlemmer. Næstformanden erstatter formanden, når denne er forhindret i at udføre sit hverv.

2. Formandens og næstformandens mandatperiode er tre år og udløber under alle omstændigheder, når deres medlemskab af bestyrelsen ophører. Mandatet kan fornyes én gang.

Artikel 31
Møder

1. Det påhviler bestyrelsens formand at indkalde til bestyrelsesmøder. Agenturets administrerende direktør deltager i drøftelserne.

2. Bestyrelsen mødes mindst to gange om året. Den mødes desuden på initiativ af formanden eller på anmodning af Kommissionen eller af et flertal af bestyrelsesmedlemmerne.

Artikel 32
Afstemning

Bestyrelsen vedtager sine beslutninger med et flertal på to tredjedele af de stemmeberettigede medlemmer. Hvert medlem har én stemme, med undtagelse af de tre uafhængige personer og den administrerende direktør, som ikke har stemmeret.

Artikel 33
Besøg i medlemsstaterne

1. For at udføre sine opgaver i henhold til artikel 8, 9, 10, 13 og 15 kan Agenturet på anmodning af Kommissionen aflægge besøg i medlemsstaterne. Medlemsstaternes myndigheder letter arbejdet for Agenturets personale for at sikre, at besøgene forløber tilfredsstillende. Agenturets personale har beføjelse til at:

   a) gennemgå sagsakter, oplysninger, rapporter og andre relevante dokumenter, der vedrører gennemførelsen af Fællesskabets forskrifter om jernbaneinteroperabilitet og -sikkerhed;

   b) tage kopi af disse sagsakter, oplysninger, rapporter og andre dokumenter eller dele heraf;

   c) kræve mundtlige forklaringer på stedet;

   d) skaffe sig adgang til alle lokaler, arealer eller transportmidler.

2. Agenturet oplyser den berørte medlemsstat om det planlagte besøg, de bemyndigede medarbejderes identitet samt datoen for besøgets begyndelse. De af Agenturets medarbejdere, som får til opgave at aflægge sådanne besøg, udøver deres beføjelser efter at have forevist en beslutning fra Agenturets administrerende direktør med en beskrivelse af besøgets genstand og formål.

3. Efter afslutningen af hvert besøg og efter at have hørt de instanser, der har modtaget besøg, udfærdiger Agenturet en rapport, som den sender til Kommissionen og til den berørte medlemsstat.

Artikel 34
Ansvar

1. Agenturets ansvar i kontraktforhold bestemmes efter den for den pågældende kontrakt gældende lovgivning.

2. De Europæiske Fællesskabers Domstol har kompetence til at træffe afgørelse i henhold til enhver voldgiftsbestemmelse i en af Agenturet indgået kontrakt.

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 dens tjenestegrene eller af dens ansatte under udførelsen af deres hverv.

4. De Europæiske Fællesskabers Domstol har kompetence til at afgøre tvister vedrørende erstatning for de i stk. 3 omhandlede skader.

5. De ansattes personlige ansvar over for Agenturet bestemmes efter den for de ansatte gældende vedtægt eller ordning.

Artikel 35
Sprog

1. Agenturets interne arbejdssprog er engelsk, fransk og tysk. Medlemsstaterne kan henvende sig til Agenturet på det fællesskabssprog, de ønsker.

2. Det for Agenturets virksomhed nødvendige oversættelsesarbejde udføres af oversættelsescentret for Den Europæiske Unions organer.

Artikel 36
Tredjelandes deltagelse

1. Europæiske lande, som har indgået aftaler med Det Europæiske Fællesskab om at vedtage og anvende fællesskabsretten på denne forordnings gyldighedsområde, kan deltage i Agenturets arbejde.

2. I overensstemmelse med de relevante bestemmelser i disse aftaler skal der fastlægges nærmere regler 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.

Artikel 37
Gennemsigtighed

Forordning (EF) 1049/2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter gælder for de dokumenter, som beror hos Agenturet.

Bestyrelsen vedtager de nærmere enkeltheder vedrørende gennemførelsen af forordning (EF) 1049/2001.

Kapitel 6: Finansielle bestemmelser

Artikel 38
Budget

1. Agenturets indtægter udgøres af:

   - et bidrag fra Fællesskabet

   - et eventuelt bidrag fra de tredjelande, der deltager i Agenturets arbejde i henhold til artikel 35

   - gebyrer for publikationer, uddannelse og andre tjenester, som leveres af Agenturet.

2. Agenturets udgifter omfatter udgifter til personale, administration, infrastruktur og drift.

3. Den administrerende direktør udarbejder et overslag over Agenturets indtægter og udgifter for det kommende regnskabsår og forelægger det for bestyrelsen sammen med en personalefortegnelse.

4. Indtægter og udgifter skal balancere.

5. Bestyrelsen vedtager senest den 31. marts forslaget til budgettet for det kommende regnskabsår og sender det til Kommissionen, som på dette grundlag opstiller de relevante overslag i det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget, som den forelægger for Rådet i henhold til traktatens artikel 272.

6. Bestyrelsen vedtager Agenturets budget senest den 15. januar i det berørte regnskabsår og tilpasser det om nødvendigt til det af budgetmyndigheden vedtagne fællesskabsbidrag.

Artikel 39
Gennemførelse af og kontrol med budgettet

1. Den administrerende direktør gennemfører Agenturets budget.

2. Kommissionens finansinspektør kontrollerer alle Agenturets udgiftsforpligtelser og indfrielsen heraf samt tilstedeværelsen og indbetalingen af alle dets indtægter.

3. Senest den 31. marts hvert år forelægger den administrerende direktør detaljerede regnskaber over det foregående regnskabsårs indtægter og udgifter for Kommissionen, bestyrelsen og Revisionsretten.

   Revisionsretten reviderer disse regnskaber i overensstemmelse med traktatens artikel 248. Den offentliggør hvert år en rapport om Agenturets virksomhed.

4. Europa-Parlamentet giver på bestyrelsens anbefaling Agenturets administrerende direktør decharge for budgettets gennemførelse.

Artikel 40
Finansforordning

Bestyrelsen vedtager efter Kommissionens godkendelse og efter udtalelse fra Revisionsretten Agenturets finansforordning, som bl.a. skal indeholde bestemmelser om proceduren for opstilling og gennemførelse af Agenturets budget, jf. artikel 142 i finansforordningen for Den Europæiske Unions almindelige budget.

Artikel 41
Bekæmpelse af svig

1. Med henblik på bekæmpelse af svig. bestikkelse og andre ulovlige handlinger finder bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 1073/1999 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF)[15], ubegrænset anvendelse.

2. Agenturet tiltræder den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 om de interne undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF)[16], og vedtager straks de nødvendige bestemmelser, som gælder for alle Agenturets medarbejdere.

3. Fiansieringsafgørelserne og de deraf følgende gennemførelsesaftaler og -instrumenter fastsætter udtrykkeligt, at Revisionsretten og OLAF om nødvendigt kan foretage kontrol på stedet hos modtagerne af Agenturets midler.

Kapitel 7: Almindelige og afsluttende bestemmelser

Artikel 42
Indledning af Agenturets virksomhed

Agenturet indleder sin virksomhed senest tolv måneder efter denne forordnings ikrafttræden.

[15] EFT L 136 af 31.5.1999.
[16] EFT L 136 af 31.5.1999.

Artikel 43
Evaluering

Senest fem år efter, at Agenturet er trådt i funktion, foretager Kommissionen en evaluering af gennemførelsen af denne forordning, de af Agenturet opnåede resultater og dets arbejdsmetoder. Ved evalueringen tages der hensyn til jernbanesektorens, arbejdsmarkedsparternes og kundeorganisationernes synspunkter. Resultaterne af evalueringen offentliggøres. Kommissionen foreslår om nødvendigt en ændring af denne forordning.

Artikel 44

Denne forordning træder i kraft dagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
Formand	*Formand*

FInansieringsoversigt til forslaget

Politikområde: Transport og energi

Aktiviteter: Landtransport, søtransport og lufttransport

TITEL: OPRETTELSE AF ET EUROPÆISK JERNBANEAGENTUR FOR SIKKERHED OG INTEROPERABILITET

1. BUDGETPOST (NUMMER OG BETEGNELSE)

Der oprettes en ny budgetpost B2-703 under afsnit B2-7 "Transport".

Under denne budgetpost opføres de bevillinger, som er afsat til interoperabilitet på budgetposterne B2-704 og B5-700 (tilskud til AIEF).

2. SAMLEDE TAL

2.1 Samlet rammebevilling (del B): ikke relevant

2.2 Gennemførelsesperiode: fra 2004

2.3 Samlet flerårigt skøn over udgifterne:

a) Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger (finansieringstilskud) *(jf. punkt 6.1.1)*

Mio. € (3 decimaler)

	År n	n + 1	n + 2	n + 3 ff.	I alt
Forpligtelser	4,9	13	14,5	14,5	Ikke relevant
Betalinger	4,9	13	14,5	14,5	Ikke relevant

b) Teknisk og administrativ bistand og støtteudgifter *(jf. punkt 6.1.2)*

Forpligtelser							
Betalinger							

a + b i alt							
Forpligtelser							
Betalinger							

Ikke relevant

c) Personale- og andre driftsudgifters samlede budgetvirkninger *(jf. punkt 7.2 og 7.3)*

Forpligtelser/betalinger							

a+b+c i alt							
Forpligtelser							
Betalinger							

2.4 Forenelighed med den finansielle programmering og de finansielle overslag

X Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering

[…] Forslaget kræver omprogrammering af de relevante poster i de finansielle overslag

[…] Omprogrammeringen kan betyde, at bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale må tages i brug.

2.5 Virkninger for budgettets indtægtsside

[…] Ingen (vedrører tekniske aspekter ved en foranstaltnings gennemførelse)

ELLER

X Virkningerne er følgende:

Indtægter hidrørende fra tredjelandes deltagelse eller fra offentliggørelsen af dokumenter er mulige, men kan ikke gøres op på nuværende stadium. De antages at være ubetydelige i forhold til Agenturets budget. I nedenstående oversigt dækkes de samlede omkostninger således af et bidrag fra Fællesskabet.

- Bemærk: Alle oplysninger og bemærkninger om beregningsmetoden for virkningerne på indtægtssiden skal vedlægges i et særskilt bilag.

Mio. € *(1 decimal)*

		Forud for aktionen [år n-1]	Efter aktionens iværksættelse					
Budgetpost	Indtægter		[År n[3]]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	a) Indtægter i faste priser[1]							
	b) Ændringer i indtægterne[2]	*Δ*						

(Angiv her hver af de berørte budgetposter, og indsæt det nødvendige antal linjer i tabellen, hvis virkningen gør sig gældende for flere budgetposter.)

3. BUDGETSPECIFIKATIONER

Udgifternes art		Nye	EFTA-deltagelse	Kandidat-landes deltagelse	Udgifts-område i de finansielle overslag
IOU	OB	JA	NEJ	NEJ	**Nr.**[...]

4. RETSGRUNDLAG

EF-traktaten: artikel 71, stk. 1.

5. BESKRIVELSE OG BEGRUNDELSE

5.1 Behov for EU-foranstaltninger[1]

I Kommissionen hvidbog "Den europæiske transportpolitik frem til 2010 - De svære valg"[2] bebudede Kommissionen, at den i 2001 i forbindelse med en ny forslagspakke ville foreslå, at der blev oprettet en fællesskabsstruktur for sikkerhed og interoperabilitet i jernbanesektoren.

Kommissionen bestilte i 2001 en undersøgelse[3] om eksternaliseringen af visse opgaver, der udføres af Generaldirektoratet for Energi og Transport, navnlig udviklingen af de tekniske standarder inden for jernbanesektoren. Undersøgelsen konkluderer, at disse opgaver, som ikke hører til Kommissionens kerneområder, men alligevel henhører under de offentlige myndigheder, bør overdrages til et specialiseret organ.

Oprettelsen af Agenturet er først og fremmest begrundet i kravet om, at Fællesskabet yder en indsats for at forbedre sikkerheden i jernbanesektoren. De foreslåede foranstaltninger bygger på et direktivforslag om jernbanesikkerhed og på nærværende forslag om oprettelse af et agentur. I direktivet om jernbanesikkerhed fastsættes principperne og rammerne for en indbyrdes tilnærmelse af sikkerhedssystemerne, men analysearbejdet og den tekniske udarbejdelse af fællesskabsforskrifterne overlades til Agenturet, for Fællesskabet vil ikke være i stand til at yde en indsats på dette område uden støtte fra et uafhængigt teknisk organ, som kan stille sin ekspertise til rådighed og samtidig sikre, at ekspertvurderingerne er neutrale i forhold til markedets aktører og de nationale myndigheder.

Tidligere kunne spørgsmålet om jernbanesikkerhed udelukkende behandles på nationalt plan, for så vidt som de nationale markeder ikke var åbne. Men den gradvise åbning af adgangen til jernbaneinfrastrukturen for andre medlemsstater kræver, at der udvikles fælles strategier for sikkerheden, dels for at skabe et højt sikkerhedsniveau i et marked, som er åbent for et større antal operatører, dels for at sikre en effektiv udnyttelse af adgangsrettighederne til infrastrukturen, uden at nationale sikkerhedsforskrifter, som er indbyrdes uforenelige, skaber nye hindringer for adgangen til infrastrukturen.

En anden begrundelse for at oprette Agenturet er, at det er nødvendigt at fremskynde interoperabilitetsprocessen ved at udstyre Agenturet med stabile og tilstrækkelige midler. Efter igangsætningsfasen vil der i betragtning af det omfattende arbejde, der skal udføres for at gennemføre direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, være et påtrængende behov for et permanent teknisk organ, som er udstyret med tilstrækkelige midler til, at det sammen med industrien, operatørerne og infrastrukturforvalterne kan udarbejde og dernæst anvende de tekniske specifikationer for interoperabilitet.

I øjeblikket er arbejdet med gennemførelsen af direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF om interoperabilitet baseret på enkeltmandater til den europæiske sammenslutning for

1 Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.
2 KOM(2001) 370, s. 31.
3 "Etude 3CE".

jernbaneinteroperabilitet (AEIF). Denne fremgangsmåde var velegnet, da processen skulle sættes i gang, men der bør nu findes en mere varig løsning, som indebærer deltagelse fra et større antal aktører. Princippet om, at industrien og operatørerne skal deltage direkte i arbejdet med udarbejdelsen af tekniske specifikationer for interoperabilitet, fastholdes, men midlerne øges.

Endvidere er det fuldtud berettiget at behandle spørgsmålet om interoperabilitet og spørgsmålet om jernbanesikkerhed under ét, da disse to områder er nøje forbundet med hinanden. Sikkerheden er en væsentlig forudsætning for tekniske specifikationer for interoperabilitet og skal derfor indgå direkte i overvejelserne i forbindelse med udarbejdelsen heraf. Omvendt kan indbyrdes uforenelige sikkerhedsforskrifter udgøre en væsentlig hindring for materiellets interoperabilitet. I begge tilfælde antager kravene i øvrigt samme form, nemlig som tekniske specifikationer og europæiske standarder.

De foreslåede foranstaltninger vedrører samtlige europæiske borgere, da de bidrager til en bæredygtig mobilitetspolitik. Mere specifikt vedrører de jernbanesektorens erhvervskunder eller private kunder, idet de gør denne transportform mere konkurrencedygtig og skaber et højt sikkerhedsniveau. Endelig har de direkte betydning for jernbanevirksomhederne, jernbaneinfrastrukturforvalterne og producenterne af jernbanemateriel.

For sidstnævnte skal tilnærmelsen af de tekniske standarder og sikkerhedsstandarderne på sigt resultere i en reduktion af omkostningerne for jernbanemateriel og dets vedligeholdelse og dermed i en betydelig forbedring af den europæiske industris konkurrenceevne. Det europæiske marked for jernbaneudstyr repræsenterer 13 mia. € pr. år. Men det indre marked for dette udstyr er ikke gennemført fuldtud på grund af nationale tekniske forskelle. Ved at sætte skub i interoperabilitetsprocessen vil Agenturet gøre det muligt at fremskynde processen og reducere omkostningerne i forbindelse med jernbanemateriel. Producenterne af jernbanemateriel (UNIFE) er positivt indstillet over for planen om at oprette et agentur, da de betragter dette som et nødvendigt middel til at gennemføre det indre marked for jernbaneudstyr.

Desuden vil en øget standardisering af materiellet, takket være de af Agenturet udarbejdede specifikationer, styrke den europæiske industris konkurrenceevne på verdensmarkedet. De europæiske producenter tegner sig for 60% af verdensproduktionen og beskæftiger ca. 130 000 personer i Europa. Det drejer sig således om et eksporterhverv, som er meget vigtigt for den europæiske industri.

Endelig kan Agenturet skabe sikkerhed for, at de offentlige midler, der er afsat til jernbanesektoren (over 35 mia. € pr. år), inklusive fællesskabsbevillingerne, investeres i projekter, som er forenelige med målene for den fælles transportpolitik, navnlig med hensyn til sikkerhed og interoperabilitet.

Bedre udnyttelse af fællesskabsbevillingerne til jernbanesektoren

Fællesskabet anvender ca. 2 600 mio. € pr. år til finansiering af jernbaneprojekter (TEN, Samhørighedsfonden, strukturfondene, ISPA, forskning osv.)

Agenturets årlige budget udgør <u>under 0,6%</u> af dette beløb og åbner mulighed for en langt mere effektiv udnyttelse af Fællesskabets ressourcer som følge af de finansierede projekters interoperabilitet.

5.2 Indsatsområder og nærmere bestemmelser for støtten

Det drejer sig om at oprette et fællessskabsagentur, som er ansvarligt for gennemførelsen af arbejdet med interoperabilitet og jernbanesikkerhed. Agenturet forventes at være operationelt i 2005 efter en etårig etablerings- og indkøringsperiode i 2004.

5.3 Gennemførelsesmetoder

Ikke relevant

6. FINANSIELLE VIRKNINGER

6.1 Samlede finansielle virkninger for budgettets del B (hele programperioden)

(Beregningsmetoden for de samlede beløb i nedenstående tabel skal fremgå af fordelingen i tabel 6.2.)

6.1.1 Finansieringsstøtte

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Fordeling	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff.]	I alt
Bidrag til Agenturets budget	4,9	13	14,5	14,5	14,5	14,5	Ikke relevant
I ALT	4,9	13	14,5	14,5	14,5	14,5	Ikke relevan

6.1.2 Teknisk og administrativ bistand, støtteudgifter og IT-udgifter (forpligtelsesbevillinger)

	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff.]	I alt
1) Teknisk og administrativ bistand:							
a) Kontorer for teknisk bistand:							
b) Anden teknisk og administrativ bistand: - intern: - ekstern: *Heraf til opbygning og vedligeholdelse af administrative edb-systemer:*							
1 i alt							
2) Støtteudgifter:							
a) Undersøgelser:							
b) Ekspertmøder:							
c) Informations- og publikationsvirksomhed							
2 i alt							
I ALT							

Ikke relevant

6.2. Beregning af omkostningerne pr. foranstaltning i budgettets del B (hele programperioden)[4]

Agenturet skal oprettes i tre etaper. De seks første måneder (første halvår 2004) skal anvendes til etablering af Agenturet, leje af kontorer, ansættelse af den første del af personalet, installation af det nødvendige udstyr og oprettelse af en passende IT-infrastruktur til forvaltningen af databaserne.

I anden etape (andet halvår 2004) skal Agenturet overtage ansvaret for det igangværende arbejde med udarbejdelsen af TSI'erne og etablere et system til overvågning af jernbanesikkerheden og fremskridtene med hensyn til interoperabilitet.

Inden udgangen af 2005 skal Agenturet være fuldt operationelt og varetage samtlige funktioner, der er fastsat i forordningen.

Vurdering af omkostningerne, når Agenturet er fuldt operationelt

a) Menneskelige ressourcer

Agenturets personale skal bestå af fuldtidsansatte, som er omfattet af Vedtægten for tjenestemænd i De Europæiske Fællesskaber.

Disse medarbejdere skal ansættes på grundlag af midlertidige kontrakter, således at Agenturet råder over eksperter, som har en dokumenteret erfaring inden for jernbanesektoren, og som er ajour med den seneste industrielle og teknologiske udvikling.

Det foreslås også, at Kommissionen stiller et mindre antal tjenestemænd til rådighed for Agenturet for at bistå det med den nødvendige administrative og juridiske erfaring og sikre et effektivt samarbejde.

Agenturets personalebehov anslås til 98 ansatte[5] (se tabellen nedenfor). Denne vurdering er baseret på de erfaringer, der blev indhøstet i forbindelse med de første dokumenter om interoperabilitet[6], samt på en sammenligning med andre organer (såsom Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur).

De samlede årlige udgifter til det fuldtidsansatte personale og dets etablering anslås til 10 584 mio. €, beregnet på grundlag af Kommissionens gennemsnitlige personaleudgifter, dvs. 0,108 mio. € pr. år. Heri er inkluderet udgifterne til bygninger og de dertil knyttede administrative udgifter (post, telekommunikation, informationsteknologi osv.).

TABEL : Skøn over de menneskelige ressourcer - fordeling på de forskellige aktivitetsområder og stillingskategorier (når Agenturet er fuldt operationelt)

	Kategorier

[4] Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

[5] Til sammenligning kan nævnes, at Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur kalkulerer med en personalestyrke på 151 fastansatte.

[6] Omkostningerne i forbindelse med den faste AIEF-struktur for 2001 (15 personer) blev anslået til 2 359 200 €.

Aktivitetsområde	I ALT	A	B	C	D
Almindelig administration, herunder:	**15**	**5**	**6**	**4**	
Administrerende direktør	1	1			
Finansafdeling	4	1	3		
Kommunikation	2	1	1		
Menneskelige ressourcer	1	1			
IT	3	1	2		
Sekretariat	4			4	
Sikkerhedsafdeling, herunder:	**35**	**27**	**2**	**6**	
Kontorchef	1	1			
Udarbejdelse af fælles sikkerhedsmål og fælles sikkerhedsmetoder samt henstillinger	10	10			
Undersøgelse af de nationale sikkerhedsforskrifter, udtalelser, som Agenturet anmodes om at afgive	8	8			
Sikkerhedscertifikater, offentligt dokumentregister	5	4	1		
Overvågning af sikkerhedsniveauet, analyse af ulykker/hændelser, årsrapport	5	4	1		
Sekretariat	6			6	
Interoperabilitetsafdelingen, herunder:	**48**	**32**	**8**	**8**	
Kontorchef	1	1			
Udvikling af TSI'er og standarder, ledelse af arbejdsgrupperne	16	15	1		
Samordning, kontrol og tilsyn med de bemyndigede organer	3	2	1		
Faglige kvalifikationer og godkendelse af uddannelsesinstitutioner	8	6	2		
Kontrol og klassificering af					

interoperabilitetsdokumenter, registrering af materiel	6	2	4		
Gennemførelse og overvågning af interoperabiliteten, udtalelser om EF-finansierede projekter	4	4			
Certificering af værksteder	2	2			
Sekretariat	8			8	
I ALT	**98**	**64**	**16**	**18**	**0**

b) Udgifter til udstyr

Udgifterne til erhvervelse af løsøre og dertil knyttede udgifter vil være omfattende i de første år. Det drejer sig hovedsageligt om det edb-udstyr, som er nødvendigt for forvaltningen af databaserne og af det websted, som skal sikre, at offentligheden har adgang til disse baser.

De årlige udgifter til udstyr bortset fra edb anslås til 0,35 mio. € i det første år (installering af anlæg, møbler osv.), 0,3 mio. € i det andet år og 0,1 mio. € fra det tredje år.

Udgifterne til anskaffelse og installation af det centrale edb-udstyr[7], oprettelse af databaser og udvikling af Agenturets websted anslås til 0,7 mio. € i det første år og 0,3 mio. € i det andet år. Det drejer sig om udviklingsfasen. Herefter overtages forvaltningen af databaserne af Agenturets personale.

c) Driftsudgifter

- Offentliggørelse af dokumenter: Udgifterne til offentliggørelse af Agenturets årsrapporter (årsrapporten om Agenturets virksomhed og rapporterne om de fremskridt, der er sket med hensyn til interoperabilitet og sikkerhed), anslås til 0,2 mio. € fra det andet år.

- Oversættelse: For at spare tid og penge skal Agenturet kun udarbejde sine interne dokumenter og de dokumenter, der sendes til Kommissionen, på et af arbejdssprogene. Det vil dog være nødvendigt at oversætte de dokumenter, der kommer fra medlemsstaterne, og de dokumenter, der sendes til medlemsstaterne. Udgifterne til disse oversættelser skal justeres på grundlag af de praktiske erfaringer. Udgifterne hertil anslås til 0,2 mio. € fra det andet år (0,1 mio. € for det første år).

- Kommunikation, konferencer og besøg (bortset fra webstedet): Etableringen af Agenturet vil kræve en indlæringsperiode for samtlige aktører for at sikre et snævert og varigt samarbejde mellem Agenturet og de nationale organer, der er ansvarlige for sikkerhed og standardisering. De årlige udgifter hertil anslås til 0,2 mio. € (0,1 mio. € i det første år).

- Vedligeholdelse af Agenturets websted: Udgifterne til en servicevirksomhed, som kan vedligeholde Agenturets websted, anslås til 0,2 mio. € fra det andet år.

[7] Det drejer sig udelukkende om servere og andet centralt udstyr, idet udgifterne til pc'er til de ansatte er inkluderet i personaleudgifterne.

- Tjenesterejser: Nogle af de opgaver, som Agenturet skal udføre, kræver besøg i medlemsstaterne. Rejseudgifterne i tilknytning til disse besøg anslås til 0,1 mio. € i det første år og 0,3 mio. € i de følgende år.

d) Finansiering af ekspertmøder

Agenturet skal under udarbejdelsen af forslagene om tekniske specifikationer for interoperabilitet og fælles sikkerhedsforanstaltninger støtte sig på arbejdsgrupper bestående af eksperter fra medlemsstaterne og fra jernbanesektoren. Det er derfor nødvendigt, at Agenturet selv forvalter og disponerer over de midler, der er nødvendige for disse møder, for at sikre en gennemsigtig og effektiv anvendelse af bevillingerne. Eksperternes rejse- og opholdsudgifter afholdes af Agenturet i overensstemmelse med de af bestyrelsen vedtagne forskrifter og takster.

I øjeblikket deltager Den Europæiske Union i finansieringen af AEIF's ekspertmøder om interoperabilitet via tilskud til AEIF, som ydes i henhold til en samarbejdsaftale. Udgifterne til disse møder anslås til 19 600 € pr. møde (12 eksperter i to dage, inklusive rejse- og opholdsudgifter).

Fra det andet år skal de årlige tilskud til AEIF ophæves og erstattes af et bidrag til Agenturets budget på 1,1 mio. €.

Udgifterne til ekspertgrupperne vedrørende sikkerhed anslås til 0,6 mio. € fra det andet år.

De samlede udgifter til samtlige ekspertgrupper anslås til 0,35 mio. € i det første år.

e) Undersøgelser

Udgifterne til dækning af de i artikel 20 nævnte undersøgelser anslås til 1 mio. € i det andet år.

Oversigt over de anslåede udgifter:

a) pr. aktivitetstype (2006)

Forpligtelsesbevillinger i mio. € (løbende priser)

Fordeling	Fuldtids-personale	Ekspert-grupper'	Drift-sudgifter[8]	Under-søgelser	I alt
Ledelse, kommunikation og administration,	1,62	-	0,4	-	1,92
Sikkerhed	3,78	0,6	0,4	0,5	5,28
Interoperabilitet	5,184	1,1	0,4	0,5	7,184
I alt	**10,584**	**1,7**	**1,2**	**1**	**14,384**

b) pr. udgiftsttype

[8] Inklusive fornyelse af edb-udstyr (0,1 mio. € pr. år).

Forpligtelsesbevillinger i mio. € (løbende priser)

	2004	2005	2006…
Personaleudgifter	3,2	8,6	10,6
Udstyr (undtagen edb) Edb-udstyr[9]	0,35 0,7	0,3 0,3	0,1 0
Ekspertgrupper'	0,35	1,7	1,7
Driftsudgifter: - Publikationer - Oversættelse - Kommunikation - Vedligeholdelse af websted - Tjenesterejser	 0 0,1 0,1 0 0,1	 0,2 0,2 0,2 0,2 0,3	 0,2 0,2 0,2 0,2 0,3
- Undersøgelser	0	1	1
Samlede udgifter	**4,9**	**13**	**14,5**
Bidrag fra Fællesskabet	4,9	13	14,5

Denne oversigt over de anslåede udgifter indeholder detaljerede oplysninger vedrørende igangsætningsfasen indtil år n+3. I løbet af år n+3 skal der foretages en vurdering af tilpasningen af den nuværende og fremtidige finansiering for at sikre en passende finansiering fra år n+4 og fremefter.

7. VIRKNINGER FOR PERSONALERESSOURCER OG ADMINISTRATIONSUDGIFTER

7.1 Personalemæssige virkninger

Stillingstyper		Eksisterende personale til forvaltning af foranstaltningen		I alt	Opgavebeskrivelse
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger		
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A B C	2	-	2	*Overvågning af Agenturets arbejde.*
Andre personaleressourcer			-		-

[9] Det drejer sig udelukkende om servere og andet centralt udstyr, idet pc'ere til personalet er inkluderet i personaleudgifterne.

I alt	2		2	

7.2 Samlede finansielle virkninger af personaleforbruget

Arten af personaleressourcer	Beløb i EUR	Beregningsmetode*
Tjenestemænd Midlertidigt ansatte	0	Det drejer sig om allerede eksisterende stillinger.
Andre personaleressourcer (oplys budgetpost)		
I alt	0	

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

7.3 Andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

Budgetpost (nummer og betegnelse)	Beløb i EUR	Beregningsmetode
Samlet bevilling (Afsnit A7) A0701 - Tjenesterejser A07030 - Møder A07031 - Udvalg, der skal høres (1) A07032 - Udvalg, som det ikke er obligatorisk at høre (1) A07040 - Konferencer A0705 - Undersøgelser og konsultationer Andre udgifter (specificeres)	10 000	Ca. 6 tjenesterejser pr. år. Beløbets størrelse afhænger af, hvor Agenturet får hjemsted. Det drejer sig derfor om et vejledende skøn.
Informationssystemer (A-5001/A-4300)		
Andre udgifter - del A (specificeres)		
I alt		

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

(1) Det specificeres, hvilken udvalgstype der er tale om, og hvilken gruppe udvalget tilhører.

I.	Samlet årligt beløb (7.2 + 7.3)	€
II.	Foranstaltningens varighed	År
III.	Foranstaltningens samlede omkostninger (I x II)	€

8. RESULTATOPFØLGNING OG EVALUERING

8.1 Resultatopfølgningssystem

Overvågningen af Agenturet sker på grundlag af den af Agenturets bestyrelse vedtagne årsrapport for det foregående år og arbejdsprogrammet for det følgende år, idet begge dokumenter fremsendes til medlemsstaterne, Kommissionen, Rådet og Europa-Parlamentet.

8.2 Hvordan og hvor ofte skal der evalueres?

Der skal med jævne mellemrum foretages en grundig evaluering af Agenturets drift, i overensstemmelse med Fællesskabets normer og praksis. Den første evaluering skal foretages inden fem år efter Agenturets oprettelse. Evalueringerne og resultaterne heraf skal danne grundlag for henstillinger om revision af såvel grundforordningen som Agenturets arbejdsgange. Evalueringsresultaterne skal stilles til rådighed for offentligheden.

9. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Den administrerende direktør forelægger hvert år detaljerede regnskaber over samtlige indtægter og udgifter for det foregående budgetår for Kommissionen, bestyrelsen og Revisionsretten. Desuden skal Kommissionens interne revisionsafdeling bistå med forvaltningen af Agenturets finansielle transaktioner ved at undersøge risiciene, ved at kontrollere overholdelsen af reglerne på grundlag af en uafhængig vurdering af forvaltnings- og kontrolsystemernes kvalitet og ved at afgive henstillinger med henblik på at forbedre effektiviteten og sikre en rationel udnyttelse af Agenturets midler.

Agenturet vedtager sin finansforordning efter Kommissionens og Revisionsrettens godkendelse. Agenturet opretter en intern revisionsafdeling svarende til den, som Kommissionen har oprettet i forbindelse med sin omstrukturering.

Personalet, som er omfattet af vedtægten for tjenestemænd i Kommissionen, samarbejder med OLAF om bekæmpelse af svig.

Revisionsretten gennemgår regnskaberne i overensstemmelse med traktatens artikel 248 og offentliggør hvert år en rapport om Agenturets virksomhed.