



Брюксел, 30.1.2013
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА

относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз

и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004

(текст от значение за ЕИП)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

1.1. Последните развития в политиката на ЕС в сферата на железопътния транспорт

В своята Бяла книга „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“, приета на 28 март 2011 г. („Бялата книга от 2011 г.“), Комисията изложи своята визия за единно европейско железопътно пространство, т.е. вътрешен железопътен пазар, в който европейските железопътни предприятия биха могли да предоставят услуги без ненужни технически и административни пречки.

Заключенията на Европейския съвет от януари 2012 г. също подчертават колко е важно да се освободи потенциалът за генериране на растеж на един напълно интегриран единен пазар за мрежовите и други индустрии¹. Освен това, в Съобщението на Комисията относно действия за стабилност, растеж и работни места, прието на 30 май 2012 г.², се подчертава значението на допълнителното намаляване на регулаторната тежест и бариерите пред навлизането на пазара в железопътния сектор, като се правят специфични за всяка държава препоръки за тази цел. На 6 юни 2012 г. Комисията прие и Съобщението за засилване на управлението на единния пазар, в което също така се подчертава значението на транспортния сектор³.

През последното десетилетие железопътният пазар в ЕС претърпя значителни промени, въведени постепенно от три законодателни пакета в областта на железопътния транспорт (и някои съпътстващи актове), имащи за цел да отворят националните пазари и да направят железопътния транспорт по-конкурентоспособен и оперативно съвместим на равнище ЕС, като в същото време се поддържа високо ниво на безопасност. Въпреки значителното развитие на законите и други мерки на ЕС (достиганията на правото на ЕС), установяващи вътрешен пазар за железопътни транспортни услуги, делът на железопътните превози в общия обем на превозите в рамките на ЕС остава скромнен. Ето защо Комисията представя четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт с цел да се подобрят качеството и ефективността на железопътните услуги чрез премахване на оставащите пазарни пречки.

Настоящият регламент е компонент на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт, насочен към премахване на оставащите административни и технически пречки, по-специално чрез създаване на общ подход към безопасността и правилата за оперативна съвместимост за увеличаване на икономии от мащаба за железопътните предприятия, осъществяващи дейност в рамките на ЕС, намаляване на административните разходи и ускоряване на административните процедури, както и избягване на скрита дискриминация, чрез Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз. Целта е да се замени първоначалният Учредителен регламент и да се добавят нови важни задачи за Агенцията, които ще я превърнат в истински

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

² COM(2012) 299 окончателен.

³ COM(2012) 259 окончателен.

европейски железопътен орган в областта на оперативната съвместимост и безопасността.

1.2. Защо да се заменя действащият Регламент 881/2004 (с изменения) с нов акт?

От 2004 г. насам, когато беше изготвен първоначалният учредителен регламент, във връзка с европейските железници и Агенцията настъпиха редица промени. Има все повече доказателства за функционирането на вътрешния пазар на ЕС в областта на железопътните превози, също така в аспекти като оперативната съвместимост и безопасността. Беше създадено ново законодателство, което доведе до изменение на Регламента за Агенцията (2008) или доразви съществуващите задачи на Европейската железопътна агенция (ERA), без да променя Регламента (напр. Решение 2011/155/ЕС).

Докладът от оценката на въздействието, придружаващ настоящото предложение, посочи редица мерки, които биха предоставили нови правомощия на Агенцията и рационализирали съществуващите процеси.

Освен това е необходимо да се въведат редица промени с цел да се подобри функционирането на Агенцията в резултат на оценката на Учредителния регламент на ERA и на самата агенция (2009—2010 г.), както и препоръките на Съвместното изявление на Комисията, Европейския парламент и Съвета относно децентрализираните агенции (2012 г.) и Становището на нейния административен съвет относно бъдещето на Агенцията (2012 г.). Това се отнася особено за подобряването на вътрешната структура, управлението и вземането на решения в Агенцията, както и на отношенията ѝ със заинтересованите страни.

Един нов регламент също така ще помогне структурата на законодателния акт да стане по-ясна (например чрез заличаване и преномериране на членовете) и ще го направи по-логичен (напр. чрез прехвърлянето на някои членове в по-подходящи глави, създаване на нови глави и премахване на остарелите). Най-накрая, директивите относно оперативната съвместимост и безопасността също са обект на изменения в рамките на настоящия законодателен пакет, а те са тясно свързани със задачите на ERA, следователно настоящият регламент следва да вземе това предвид.

Въз основа на горното и вземайки предвид съвета на Правната служба, Комисията възнамерява да предложи нов регламент за ERA, който да замени учредителния Регламент 881/2004. Спрямо Регламент 881/2004 има редица промени, които могат да се групират в три различни категории:

- *Нови разпоредби:* нови задачи на Агенцията (издаването на разрешения за пускане на пазара на возила, разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия и сертификати за безопасност), засилен контрол над националните органи, повече правомощия във връзка с националните правила, нов източник за бюджета на ERA (такси), апелативния съвет, някои нови разпоредби, особено в частта за вътрешната организация, произтичат от общия подход спрямо агенциите на ЕС.
- *Изясняване/опростяване на съществуващите разпоредби:* по-специално по отношение на методите на работа, Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS), железопътния персонал, регистрите, други задачи.

- *актуализиране* поради еволюцията на законодателната и политическата рамка: разпоредби относно вътрешната структура и начин на функциониране, както и позовавания на процедурите на комитет и делегирани актове.
- *редакционни промени* спрямо Учредителния регламент.

1.3. Връзка между настоящия регламент и директивите относно оперативната съвместимост и безопасността

Директива 2008/57/ЕО (Директива относно оперативната съвместимост на железопътните системи) и Директива 2004/49/ЕО (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) са тясно свързани с първоначалния Регламент 881/2004. В четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт е предложена преработка на директивите; при все това те ще останат тясно свързани с настоящия регламент. Това произтича предимно от факта, че Агенцията действа в областите на оперативната съвместимост и безопасността, които са уредени от посочените директиви.

В настоящия регламент тези връзки засягат по-специално:

- техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС; Директивата относно оперативната съвместимост), общите критерии за безопасност (ОКБ; Директивата относно безопасността на железопътния транспорт) и общите методи за безопасност (ОМБ; Директивата относно безопасността на железопътния транспорт): Агенцията отговаря за изготвянето на препоръки за тях, които да се приемат от Комисията, както и за издаването на становища до Комисията във връзка с неприлагането на ТСОС;
- сертификати за безопасност: Агенцията отговаря за издаването им, като пълната процедура е предвидена в Директивата относно безопасността на железопътния транспорт;
- регистри: Агенцията отговаря за издаването на препоръки до Комисията във връзка със спецификациите за регистрите (посочени в Директивата относно оперативната съвместимост) и тяхното преразглеждане, както и за гарантирането на публичен достъп до тях;
- разрешенията за пускане на пазара на железопътни возила и типове возила и разрешенията за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия: Агенцията отговаря за издаването им, като пълната процедура е предвидена в Директивата относно оперативната съвместимост;
- телематичните приложения и европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS): това са специфични области, регламентирани от съответните ТСОС, приети съгласно Директивата относно оперативната съвместимост, като Агенцията изпълнява важната функция на системен орган;
- нотифицирани организации за оценка на съответствието: Агенцията отговаря за подпомагането и контрола върху техните дейности, като създаването им и възлагането на задачи са уредени от Директивата относно оперативната съвместимост;
- национални органи по безопасността: Агенцията отговаря за подпомагането и контрола върху техните дейности, като създаването им и възлагането на задачи са уредени от Директивата относно безопасността на железопътния транспорт;

- национални правила в областта на железопътния транспорт: Агенцията отговаря за тяхното разглеждане с оглед намаляването им, като процедурата за нотифицирането им е предвидена в директивите за безопасността на железопътния транспорт и за оперативната съвместимост на железопътните системи.

2. РЕЗУЛТАТИ ОТ КОНСУЛТАЦИИТЕ СЪС ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ И ОЦЕНКИ НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

Службите на Комисията обсъждат редовно развитието на единното европейско железопътно пространство с представители на отрасъла. През 2010—2011 г. беше проведена последваща оценка на Регламент 881/2004 и функционирането на Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз⁴. Тази оценка, както и общата оценка на агенциите на ЕС през 2009 г., показаха добавената стойност, осигурена от Агенцията, и като цяло положителното мнение на заинтересованите страни за ERA и нейните резултати. Резултатите от оценката бяха използвани като важен ресурс и подготвителна работа за последвалия процес на оценка на въздействието във връзка с преразглеждането на регламента.

Европейската комисия проведе задълбочена оценка на въздействието в подкрепа на законодателните предложения за подобряване на ефективността и конкурентоспособността на единното европейско железопътно пространство в областта на оперативната съвместимост и безопасността. През юни 2011 г. беше създадена ръководна група по оценката на въздействието (РГОВ), в която ГД „Мобилност и транспорт“ покани за участие всички генерални дирекции.

Външен консултант изготви помощно проучване за оценка на въздействието и проведе целева консултация със заинтересованите страни. Целевата консултация започна на 18 ноември 2011 г. с интернет проучване, което завърши на 30 декември 2011 г. То бе последвано от интервюта с най-важните заинтересовани страни и работна среща с тяхно участие в края на февруари 2012 г.

Оттогава ГД „Мобилност и транспорт“ участва в двустранни срещи с представители на сектора, за да проучи становищата им относно това, какво трябва да се направи в четвъртия пакет по отношение на оперативната съвместимост и безопасността.

Като се има предвид техническият характер на инициативата, не беше проведено обществено допитване. Въпреки това Комисията положи усилия да се консултира своевременно с всички заинтересовани страни, а обсъжданията включваха всички основни елементи на инициативата.

Комитет за оценка на въздействието:

На 5 септември 2012 г. Комитетът за оценка на въздействието проведе съвещание и в последствие даде положително становище. Основните препоръки на комитета бяха включени в доклад от оценката на въздействието:

- в допитването до заинтересованите страни бяха добавени повече информация и статистически данни;

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

- бяха добавени очакваните синергии с други елементи от четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт, а косвените въздействия бяха изяснени;
- основните общи мерки за варианти 2—5 бяха описани по-подробно и беше разяснено диференцирането им;
- методите, използвани за оценка на въздействието, бяха пояснени и по-добре представени; логиката беше подсилена чрез по-добри кръстосани препратки;
- административните разходи за стопанските субекти (железопътните оператори) и разходите за публичните администрации (национални органи, ERA и Комисията) бяха разграничени по-ясно.

Набелязани варианти:

Въз основа на прегледа на отделните мерки Комисията набеляза пет варианта за действие (варианти от 2 до 6), освен основния сценарий. Поради естеството си варианти 2—5 се отнасят предимно до нивото на взаимодействие между Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз (ERA или Агенцията) и националните органи и всички те са в състояние да отразят трите оперативни цели. Вариант 6 е набор от хоризонтални мерки, които са предимно независими от взаимодействията между ERA и националните органи и може да се прилагат в допълнение към всеки от вариантите от 2 до 5, като се очаква засилване на общото крайно въздействие.

Вариант 1: Базов сценарий (да не се предприемат действия) — продължаване по пътя, който понастоящем е предвиден за сектора

Вариант 2: По-голяма координационна роля на Агенцията в осигуряването на последователен подход в областта на сертифицирането на железопътните предприятия и за издаването на разрешения за возила

Вариант 3: ERA като единично звено за контакт, когато националните органи по безопасността вземат окончателното решение за сертифициране и издаване на разрешения, но ERA прави входни и изходни проверки на заявленията и на решенията

Вариант 4: ERA и националните органи по безопасността споделят правомощия, когато окончателното решение относно сертифицирането и издаването на разрешения се взема от Агенцията

Вариант 5: ERA поема дейности на националните органи по безопасността във връзка със сертифицирането на железопътните предприятия и издаването на разрешения за возила

Вариант 6: Хоризонтални мерки — включва други законодателни и незаконодателни мерки (освен поделянето на отговорностите между националните органи и ERA), които биха могли да се приложат за подобряване на конкурентоспособността на железопътния сектор, като засилване на ролята на ERA в разпространението на информация и обучение, свързани с железопътния транспорт, или преход от националните технически правила и правила за безопасност към система от правила на ЕС (чрез определяне на ненужните правила от ERA и националните органи по безопасността и след това изискване от националните органи да отменят тези правила, както и чрез ограничаване на възможността за приемане на нови правила).

Въздействие на вариантите: въздействието върху околната среда на всички варианти бе оценено като положително, макар и слабо. Социалното въздействие на всички варианти бе оценено като слабо/незначително.

Таблицата по-долу представя икономическите ползи (ефикасност) и броя на изпълнените цели (ефективност) за различни комбинации от варианти:

Вариант	Ефикасност (обща нетна полза млн. EUR)	Ефективност (брой осъществени оперативни цели)
Вариант 2 + 6: Допълнително координация от ERA+хоризонтални мерки	411	1
Вариант 3+6: ERA като единично звено за контакт+хоризонтален мерки	461	2
Вариант 4+6: ERA и националните органи по безопасността споделят правомощия+хоризонтални мерки	497	3
Вариант 5+6: ERA поема дейностите на националните органи по безопасността по отношение на разрешенията и сертифицирането+хоризонтални мерки	476	3

Беше направено заключението, че вариант 4 (комбиниран с вариант 6) е предпочитаният вариант, тъй като той осигурява най-добрия баланс на резултатите във връзка със:

- промишлеността, от гледна точка на намаляване на разходите и сроковете за издаване на сертификат за безопасност и разрешение за возилото или други подсистеми;
- отражението върху разходите за бюджета на ЕС;
- отражението върху разходите на националните институции;
- съответствието с принципите на субсидиарност и пропорционалност;
- справянето с набелязаните проблеми, и
- постигането на поставените цели.

Повече информация относно оценката на въздействието и резултатите от допитването до заинтересованите страни е представена в работния документ на службите на Комисията, придружаващ законодателните предложения за премахване на оставащите административни и технически бариери в областта на оперативната съвместимост и безопасността на железопътния пазар в ЕС. Той ще бъде публикуван на интернет страницата на Генералния секретариат на Комисията след приемането на настоящия правен акт.

3. ПРАВНИ ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

В настоящия раздел се коментират и разясняват основните разпоредби на новия регламент за ERA, при нужда във връзка с измененията на първоначалния текст на Регламент 881/2004.

ГЛАВА 1 „ПРИНЦИПИ“:

Член 1: целите бяха преразгледани, за да отразят новите задачи на Агенцията, и бяха преместени в съображенията; вместо тях за яснота са добавени „Предмет и приложно поле“.

Член 2: правният статут е преместен тук като по-целесъобразно (предишен първоначален член 22).

Член 3: изменен, за да се отразят правилно новите видове актове на Агенцията.

ГЛАВА 2 „МЕТОДИ НА РАБОТА“:

Добавена е нова глава, която включва въпроси, първоначално поставени в други глави, но които в действителност се отнасят до методите, чрез които ERA постига целите си.

Член 4: членът за работните групи е пренаписан с цел по-голяма яснота, по-специално: позоваването на АЕИФ е остаряло и може да бъде заличено; първоначалният член 24, параграф 4 беше преместен тук, вместо члена за персонала на ERA; процедурен правилник, който се приема от управителния съвет.

Член 7: „оценка на въздействието“; оригиналният текст ограничаваше анализа на разходите и ползите само до безопасността (член 6, параграф 4); тази задача не следва да бъде част от отделна дейност на Агенцията, от което следва и необходимостта параграфите да се преместят в общ раздел и изискването да се направи общоприложимо, както и да се определят ясни задачи; това е в съответствие със Становището на административния съвет относно бъдещето на ERA и принципите на основаното на дейности бюджетиране и управление.

Член 8: „проучвания“; предишен член 20 — преместен, тъй като проучванията са средство за постигане на целите, а не задачи сами по себе си.

Член 9: „становища“; предишен член 10 относно техническите становища; думата „технически“ се заличава в съответствие с директивите; параграф 2а, буква б) е бил отстранен като неактуален; параграф 3 (първоначално параграф 2б), изменен, за да се разшири обхватът му (преди това ограничен до ТСОС, без ясна обосновка).

Член 10: „посещения в държави членки“; предишен член 33 — преместен в настоящия раздел, тъй като посещенията са средство за постигане на целите на Агенцията.

ГЛАВА 3 „ЗАДАЧИ, СВЪРЗАНИ С БЕЗОПАСНОСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ“:

Член 11: „техническо подпомагане — безопасност“; незначителни промени за изясняване на задачите на Агенцията.

Член 12: „сертификати за безопасност“; нова роля на ERA (издаване на сертификати за безопасност), както беше предложено в доклада от оценката на въздействието, в съответствие с преразгледаната Директива за безопасността.

Член 13: „поддръжка на возилата“; нов член, останал от глава 3а, опростен и преместен в частта за безопасността като най-подходяща.

Член 14: „железопътен превоз на опасни товари“; нов член, уреждащ формално дейността, която ERA вече осъществява в областта на железопътния превоз на опасни товари.

ГЛАВА 4 „ЗАДАЧИ, СВЪРЗАНИ С ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ“:

Член 15: „техническо подпомагане — оперативна съвместимост“; леко изменен, за да се отразят промените в Директивата относно оперативната съвместимост (букви б и в) и за изясняване на съществуващите задачи на ERA.

Член 16: „разрешения за пускане на пазара на возила“; нов член за новата роля на ERA при издаването на разрешения за пускане на пазара на возила, както е предложено в

доклада от оценката на въздействието в съответствие с изменената Директивата относно оперативната съвместимост.

Член 17: „разрешения за пускане на пазара на типове возила“; нов член за новата роля на ERA при издаването на разрешения за пускане на пазара за типове возила в съответствие с изменената Директивата относно оперативната съвместимост.

Член 18: „разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия“; нов член за новата роля на ERA относно разрешенията за оборудването за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия; свързан с ролята на ERA като системен орган и последиците от новата задача за издаването на разрешения за пускане на пазара на возилата за ERTMS (с цел да се гарантира, че разрешенията за пускане на пазара, издадени за возила с ERTMS оборудване на борда, са съобразени със системите по железопътната линия).

Член 19: „телематични приложения“; нов член, добавен с цел да бъде уредена формално вече упражняваната от ERA роля в съответствие с TCOC за телематичните приложения за пътници и за товарни превози и с доклада от оценката на въздействието.

Член 20: „подпомагане на нотифицираните организации за оценка на съответствието“; изменен — разпоредбите за контрола върху нотифицираните органи от страна на Комисията бяха преместени в новия раздел за контрола; останалата част от члена е подпомагане на нотифицираните органи (Комисията възложи задачи във връзка с техническия секретариат на НО „Железопътен транспорт“ на Агенцията, считано от 20 април 2011 г. и тази дейност вече е в ход; необходимо е това надлежно да се отрази в законодателството).

ГЛАВА 5 „ЗАДАЧИ, СВЪРЗАНИ С НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВИЛА (преместена след главата за оперативната съвместимост)“:

Членове 21, 22 и 23: „национални правила“; нови членове, които включват първоначалните членове 9а и 9б, изменени, за да се приведат процедурите в съответствие с директивите относно оперативната съвместимост и безопасността и да се вземат под внимание разширените правомощия на ERA по отношение на националните правила в резултат на доклада от оценката на въздействието и проекта за доклад на работната група за националните правила за безопасност; управлението на информационнотехнологичната база данни ясно се възлага на ERA с цел да се изяснят предишни смесени отговорности (Комисията и ERA) и за преодоляване на настоящите технически и координационни проблеми, както и проблеми със собствеността.

ГЛАВА 6 „ЗАДАЧИ, СВЪРЗАНИ С ЕВРОПЕЙСКАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ (ERTMS)“: разделът за ERTMS заслужава отделна нова глава.

Членове 24—28: „задачи във връзка с ERTMS“ — тези членове включват първоначалния член 21а, изменен с цел да се изяснят отговорностите на Агенцията и останалите участници във връзка с ERTMS, да се подобри внедряването на ERTMS, и да се отрази, това което прави ERA понастоящем в тази област; член 13д е изменен в съответствие с предварителната оценка на Комисията за четири години техническо проследяване.

ГЛАВА 7 „ЗАДАЧИ, СВЪРЗАНИ С НАБЛЮДЕНИЕТО НА ЕДИННОТО ЕВРОПЕЙСКО ЖЕЛЕЗОПЪТНО ПРОСТРАНСТВО“ нова глава — различни задачи, свързани с наблюдението, сега са обединени в една глава за по-голяма прозрачност и яснота.

Член 29: „контрол над националните органи по безопасността“; нов член – нова задача на ERA: контрол върху националните органи по безопасността, както беше предложено в доклада от оценката на въздействието (и в оценяването на Регламента за ERA).

Член 30: „контрол над нотифицираните органи“; нов член – нова задача на ERA: контрол над нотифицираните органи, както е предложено в доклада от оценката на въздействието.

Член 31: „наблюдение на напредъка на оперативната съвместимост и безопасността“; отчасти основан на първоначалния член 9 (нови параграфи 1 и 2, като задачите за ERA във връзка с наблюдението на безопасността са изяснени), и на първоначалния член 14 (нови параграфи 3 и 4, като двата отделни доклада относно оперативната съвместимост и безопасността вече са обединени в един); параграф 5 — въз основа на член 21б, параграф 2, буква а), в съответствие с доклада от оценката на въздействието и оценката на Регламента за ERA.

ГЛАВА 8 „ДРУГИ ЗАДАЧИ“ — нова глава, съчетаваща предишните глави за регистрите, железопътния персонал и други задачи:

Член 32: „железопътен персонал“: съчетава първоначалните членове 16б, 16в и 17 с цел опростяване: някои задачи са остарели, докато други са описани в Директива 2007/59; изменен, за да се избегнат правната несигурност и повторенията.

Член 33: „регистри“; този член съчетава първоначалните членове 18 и 19, актуализирани и хармонизирани със законодателството.

Член 34: „мрежи на националните органи по безопасността, разследващите органи и представителните организации“; преди отчасти в първоначалния член 6, параграф 5 и член 9; мрежата на представителните организации е добавена (параграф 2), за да подобри и структурира координацията между заинтересованите страни на ниво Агенция; добавен е параграф 3, за да се подобри и структурира допитването до всички заинтересовани страни и в крайна сметка да се получат по-качествени резултати от Агенцията (в съответствие с оценката на Регламента за ERA и становището относно бъдещето на ERA).

Член 35: „разпространение на информация“; нов член, уреждащ формално отчасти вече съществуващите дейности на ERA и произтичащ от доклада от оценката на въздействието, оценката на Регламента за ERA и Становището относно бъдещето на Агенцията.

Член 36: „научноизследователска дейност и насърчаване на иновациите“; първоначалният член с добавени научни изследвания, като се урежда формално това, което ERA вече до голяма степен осъществява; в съответствие със Становището на административния съвет относно бъдещето на ERA.

Член 37: „съдействие на Комисията“; незначително изменен.

Член 38: „помощ при оценката на железопътни проекти“; първоначално член 15, чийто обхват беше разширен, за да включи и безопасността.

Член 39: „помощ за държавите членки и заинтересованите страни“; нов член, въведен след доклада от оценката на въздействието (мярка от вариант 6) и резултатите от оценката на Регламента за ERA.

Член 40: „международни отношения“; нов член, установяващ формално задачите, които ERA вече до голяма степен изпълнява; в съответствие с доклада от оценката на въздействието и Становището на административния съвет относно бъдещето на ERA.

Член 41: „резервни части“; нов член – нова задача в съответствие с доклада от оценката на въздействието.

ГЛАВА 9 „ОРГАНИЗАЦИЯ НА АГЕНЦИЯТА“: съставена главно в съответствие със Съвместното изявление на Комисията, Европейския парламент и Съвета относно децентрализираните агенции и съвместния подход (2012 г.), по-специално във връзка с: разширените правомощия на управителния съвет (по-рано наричан „административен съвет“); създаването на изпълнителен съвет; многогодишна работна програма; други стандартни разпоредби, засягащи човешките ресурси и бюджетните въпроси.

Други важни промени:

Член 48: „годишни и многогодишни работни програми“; нов отделен член относно работните програми, смята се за полезен за внасяне на яснота; в съответствие със Съвместното изявление и препоръките на Европейската сметна палата, Европейския парламент, оценката на Регламента за ERA и Становището на административния съвет на ERA относно бъдещето на Агенцията (многогодишна перспектива, БД и УД, отношения със заинтересованите страни).

Членове 51—57: „апелативен съвет“; нови членове — необходим е апелативен съвет след разширяване на правомощията на ERA (издаването на разрешения за пускане на пазара на возила и сертификати за безопасност); в доклада от оценката на въздействието се предвижда създаването на независим апелативен орган извън Агенцията, но изглежда, че решението, което вече се прилага в Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ), е по-подходящо; въз основа на съответните разпоредби на Регламента за ЕААБ.

ГЛАВА 10 „ФИНАНСОВИ РАЗПОРЕДБИ“:

Член 58, параграф 2: нова буква в) — добавен е нов източник на приходи за ERA, (външни такси за издаване на разрешения за пускане на пазара на возила и сертификати за безопасност (нови задачи); нова буква д) — да го приведе в съответствие с Регламента за ЕААБ

ГЛАВА 11 „ПЕРСОНАЛ“: нова глава, следваща до голяма степен стандартните разпоредби, произтичащи от общия подход спрямо агенциите (членове 62 и 63).

Член 61: „персонал — общи разпоредби“; първоначално член 24, изменен в съответствие със Съвместното изявление относно агенциите, оценката на Регламента за ERA и Становището на административния съвет на ERA относно бъдещето на Агенцията; премахнати са предишните ограничения за максималната продължителност на договорите.

ГЛАВА 12 „ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ“:

Членове 64, 66—68, 70—72: преместени от други части на първоначалния регламент, изменени където е необходимо, за да съответстват на Съвместното изявление за агенциите.

Член 65: „споразумение за седалището и условия за функциониране“; нов член, съгласуван със Съвместното изявление относно децентрализираните агенции (2012 г.).

Член 69: „сътрудничество с национални власти и органи“; нови членове, произтичащи от новите правомощия на ERA да издава сертификати и разрешения; сътрудничеството с национални органи и власти в някои случаи се смята за необходимо поради експертните им познания; възможност за (пре)възлагане на част от задачите на ERA.

ГЛАВА 13 „ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ“: нова глава

Членове 73 и 74: „делегирани актове“; нови членове — предвид новите правомощия на ERA (да издава сертификати за безопасност и разрешения за пускане на пазара на возила, собствени ресурси) е необходимо да се приемат делегирани мерки; това е подобно на случая на ЕААБ.

Член 75: „процедура на комитета“; нов член, създаден с цел да се избегне препращането към други актове (Директивата относно оперативната съвместимост).

Член 76: „оценка и преразглеждане“; първоначалният член е изменен в съответствие със Съвместното изявление относно агенциите.

ЧЛЕНОВЕ, КОИТО СА СЕ ЗАПАЗИЛИ ОТ РЕГЛАМЕНТ 881/2004: 5, 6, 58, 59, 60.

4. ОТРАЖЕНИЕ ВЪРХУ БЮДЖЕТА

Настоящият нов регламент предоставя правно основание за поемане на бюджетни и кадрови задължения във връзка с Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз. Подробните изчисления са представени в приложението, в законодателната финансова обосновка.

Важно е да се посочи, че що се отнася до персонала на ERA, настоящият акт включва:

1. изчисления за ресурсите от две предишни законодателни финансови обосновки, свързани с първоначалния Регламент 881/2004 и изменението му от 2008 г. (Регламент 1335/2008), които предвиждат 104 временно наети служители за ERA;
2. бюджетните процедури за 2005—2013 г., чрез които бюджетният орган отпусна на ERA допълнително 39 щата за подsigуряване на допълнителните задачи, които не са отразени в регламента за нейното учредяване, което води до общо 143 щата за временно нает персонал през 2013 г.;
3. предварителната оценка на отражението на новите задачи и разширените правомощия на ERA върху ресурсите, предвидени в настоящия нов регламент, определени на 43 лица.

Относно **точка 2** следва да се отбележи, че броят на щатовете постепенно нарасна от създаването на ERA през 2005 г. насам. Тази промяна е предмет на подробен годишен преглед и се приема от бюджетния орган всяка година в съответствие с броя на работните места, предложени от Комисията. Основното обяснение за разликата между точки 1 и 2 е, че редица длъжности и дейности, като например правни въпроси, длъжностно лице за защита на данните, секретариат на административния съвет, вътрешен одит, качество и планиране на дейността, икономическа оценка (оценка на въздействието), обществени поръчки, управление на материалната база и ръководител на отдел „Администрация“ не бяха предвидени в Учредителния регламент, или поне не беше планирано да се осъществяват от собствен персонал. За някои области на дейност,

включително човешки ресурси, информационни технологии и финанси, нуждите от ресурси са били значително подценени.

Относно икономическата оценка, тази дейност произтича от факта, че ERA беше създадена, за да допринесе за интегрирано и конкурентоспособно железопътно пространство. Тя е неразделна част от дейностите на Агенцията от началото, дори ако във финансовия отчет не е бил предвиден собствен персонал. Необходимостта от тази дейност е несъмнена и наскоро беше приведена в съответствие с подхода за бюджетиране, основано на дейности; това е отразено от факта, че е предложен за включване нов член в новия регламент за Агенцията.

В допълнение на тези промени с различни актове на Комисията на Агенцията се възложиха допълнителни задачи, с отражение върху ресурсите, без това да е съответно отразено във финансовата обосновка. Например решение на Комисията 2011/155/ЕС относно публикацията и управлението на референтния документ, посочен в член 27, параграф 4 от Директива 2008/57/ЕО поставя допълнителни задачи на Агенцията по отношение на опростяването и придаването на прозрачност на процедурите и правилата за издаване на разрешения на железопътни возила и подсистеми. По-конкретно, ролята на ERA засяга документирането на процеса за издаване на разрешения в държавите членки, документирането на националните правила, прилагани към издаването на разрешения за железопътни возила и проверка на съответствието на данните, подкрепата на националните органи по безопасността и управлението и поддръжката на данните.

По отношение на **точка 3**, бюджетните и кадровите последици от новите и разширени задачи произтичат главно от изчисленията в оценката на въздействието, изпълнението на препоръките в Съвместното изявление на Комисията, Европейския парламент и Съвета относно децентрализираните агенции, препоръките на Сметната палата и службата за вътрешен одит и оценката на регламента за ERA. Всички промени в законодателните актове са обяснени подробно в част 3 на настоящия меморандум. По предварителна оценка са необходими общо 70 лица за изпълнението на тези нови и разширени задачи, което е с 43 души повече от настоящия щат в Агенцията. Тези нови 43 служители ще се занимават с издаването на разрешения и сертификати и ще разходите за тях ще се покриват от външни такси, докато оставащите необходими 27 лица ще бъдат осигурени от вътрешно преразпределение на наличния персонал на Агенцията. Следователно върху бюджета на ЕС няма да има допълнително въздействие (освен за 2015 и 2016 г., когато външните такси все още няма да са налични).

Планираният допълнителен персонал от 43 души включва следните категории:

- технически експерти (41 лица), които се занимават с издаването на разрешения за пускане на пазара на возила и за типове возила (30), разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия (6) и сертификати за безопасност (5);
- Свързан административен персонал (2), включително един счетоводител за управлението на планираната система на външни такси, включително сътрудничество с националните органи.

Външните такси обхващат и свързаните режимни разходи, главно за:

- превод на издадени от ERA решения на езиците на държавите членки;
- информационнотехнологична система, необходима за счетоводни нужди (външни такси).

Останалите 27 служители, покрити чрез вътрешно преразпределение на наличния персонал на Агенцията, ще се занимават със:

- контрол над националните органи по безопасността и нотифицираните органи и прилагане на националното законодателство относно безопасността и оперативната съвместимост;
- намаляване на броя на националните правила;
- консултации и подкрепа за държавите членки и заинтересованите страни, разпространение на информация за железопътния транспорт и обучение и координация във връзка с потенциалното стандартизиране на резервни части.

Цялостното отражение на ERA върху бюджета на ЕС за периода 2015—2020 г. се оценява на 157,113 млн. EUR. Разходите за бюджета на ЕС във връзка с новите задачи възлизат на 0,4113 млн. EUR, тъй като от 2017 г. нататък те ще се покриват от таксите, плащани от предприятията в сектора.

Има също така въздействие върху ресурсите на Комисията (в ГД „Мобилност и транспорт“). Във връзка с това, настоящият регламент включва:

1. изчисления на ресурсите от две предишни законодателни финансови обосновки, приложени към първоначалния Регламент 881/2004 и изменението му от 2008 г. (Регламент 1335/2008), които предвиждат две длъжностни лица/временно наети служители за Комисията;
2. промени за 2005-2013 г., с трима допълнителни служители на Комисията, които се занимават с въпросите, свързани с ERA, за покриване на допълнителните задачи, които не са отразени в Учредителния регламент;

Общият брой за Комисията, свързан с настоящата инициатива, ще бъде 5 души, не са необходими нови служители.

Предложение за

РЕГЛАМЕНТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И НА СЪВЕТА
относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз
и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКИЯТ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,
като взеха предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 91, параграф 1 от него,
като взеха предвид предложението на Европейската комисия,
след предаване на проекта на законодателния акт на националните парламенти,
като взеха предвид становището на Европейския икономически и социален комитет¹,
като взеха предвид становището на Комитета на регионите²,
в съответствие с обикновената законодателна процедура,
като имат предвид, че:

- (1) Постепенното изграждане на европейско железопътно пространство без граници изисква действия на Съюза в областта на техническите регламенти, приложими за железопътния транспорт по отношение на техническите аспекти (оперативна съвместимост), както и на аспектите на безопасността, които са неразривно свързани и изискват по-високо ниво на хармонизация на равнище ЕС. Съответното законодателство в областта на железопътния транспорт, по-специално трите пакета за железопътния транспорт, беше прието през последните две десетилетия, като Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета на 29 април 2004 г. относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и Директива 2008/57/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 17 юни 2008 г. относно оперативната съвместимост на железопътната система в рамките на Общността са най-важните актове.
- (2) Едновременното преследване на целите за постигане на безопасност и оперативна съвместимост на железопътния транспорт изисква съществена техническа работа, която трябва да се ръководи от специализиран орган. Ето защо с втория законодателен пакет в областта на железопътния транспорт от 2004 г. беше необходимо в съществуващата институционална рамка и предвид равновесието на силите в Съюза да се създаде европейска агенция, отговорна за

¹ ОВ С ..., стр.

² ОВ С ..., стр.

безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт (наричана по-долу „Агенцията“).

- (3) Европейската железопътна агенция първоначално бе създадена с Регламент (ЕО) № 881/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 г.³ с цел да насърчи изграждането на европейско железопътно пространство без граници и да спомогне за съживяването на железопътния сектор, като същевременно укрепва основните му предимства по отношение на безопасността. Регламент 881/2004 трябва да бъде заменен от нов акт поради значителния обем промени в задачите на Агенцията и в нейната вътрешна организация.
- (4) Четвъртият законодателен пакет в областта на железопътния транспорт предлага важни промени за подобряване на работата на единното европейско железопътно пространство чрез изменения посредством преработка на Директива 2004/49/ЕО и Директива 2008/57/ЕО, които са пряко свързани със задачите на Агенцията. Тези директиви заедно с настоящия регламент предвиждат по-специално изпълняването на задачи, свързани с издаването на разрешения за возила и сертификати за безопасност на ниво ЕС. Това предполага по-силна роля за Агенцията.
- (5) Агенцията следва да допринася за създаването и ефективното функциониране на единно европейско железопътно пространство без граници и да гарантира високо ниво на безопасност, като същевременно подобрява конкурентоспособността на железопътния сектор. Това следва да се постигне чрез принос по технически въпроси за прилагането на законодателството на Европейския съюз чрез повишаване на нивото на оперативна съвместимост на железопътните системи и за разработването на общ подход към безопасността на европейската железопътна система. Агенцията следва да изпълнява и ролята на европейски орган, отговарящ за издаването на разрешения за пускане на пазара на железопътни возила и типове возила, сертификати за безопасност на железопътни предприятия и разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия. Освен това тя следва да наблюдава националните железопътни правила и дейността на националните органи, работещи в областта на безопасността и оперативната съвместимост на железопътната система.
- (6) При преследването на тези цели Агенцията се съобразява изцяло с процеса на разширяване на Европейския съюз и със специфичните ограничения, отнасящи се до железопътните връзки с трети държави. Агенцията следва да носи цялата отговорност за задълженията и правомощията, които са ѝ възложени.
- (7) При изпълнението на своите задачи, особено във връзка с разработването на препоръки, Агенцията следва да взема под особено внимание външни експертни познания в железопътната област. Източник на експертни познания следва да бъдат главно професионалисти от железопътния сектор и съответните национални власти. Те следва да сформират компетентни и представителни работни групи към Агенцията.
- (8) За да се осигури поглед върху икономическия ефект на железопътния сектор и неговото въздействие върху обществото, за да се позволи вземането на информирани решения и за да се повиши ефективността на управлението на

³

ОВ L 164, 30.4.2004 г., стр. 1.

работните приоритети и разпределението на ресурсите в рамките на Агенцията, тя следва да засили участието си в дейностите по оценка на въздействието.

- (9) Агенцията следва да осигурява независима и обективна техническа помощ, главно на Комисията. Директива... [за оперативната съвместимост] представлява основата за съставяне и преразглеждане на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), докато Директива ... [относно безопасността на железопътния транспорт] представлява основата за съставяне и преразглеждане на общите методи за безопасност (ОМБ) и общите критерии за безопасност (ОКБ). Непрекъснатостта на работата и разработването на ТСОС, ОМБ и ОКБ във времето изискват постоянна техническа рамка и собствен персонал на специализиран орган. За тази цел Агенцията следва да носи отговорността за представяне на препоръки до Комисията във връзка със съставянето и преразглеждането на ТСОС, ОМБ и ОКБ. Националните органи за безопасност и регулаторни органи следва също да могат да поискат независимо техническо становище от Агенцията.
- (10) Железопътните предприятия бяха изправени пред различни проблеми при подаването на заявления за сертификати за безопасност пред компетентните национални органи, от мудни процедури и завишени разходи до неравноправно отношение, особено към новите участници в сектора. Сертификатите, издавани в дадена държава членка, не бяха безусловно признавани в други държави членки, което беше в ущърб на единното европейско железопътно пространство. За да станат процедурите за издаване на сертификати за безопасност на железопътните предприятия по-ефективни и безпристрастни, от съществено значение е преходът към единен сертификат за безопасност, валиден в целия Съюз и издаван от Агенцията. Преразгледаната Директива ... [относно безопасността на железопътния транспорт] осигурява основата за постигането на тази цел.
- (11) Понастоящем Директива 2008/57/ЕО предвижда за железопътните возила издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация във всяка държава членка, освен в особени случаи. Работната група за разрешенията за возила, създадена от Комисията през 2011 г., обсъди няколко случая, в които производители и железопътни предприятия са претърпели щети поради прекомерно дългите срокове и прекомерно високите разходи по процедурата за издаване на разрешения и предложи редица подобрения. Тъй като някои проблеми се дължат на сложността на настоящата процедура за издаване на разрешения за возила, тя следва да бъде опростена. Всяко железопътно возило следва да получи само едно разрешение и това разрешение за пускане на пазара на возила и типове возила следва да бъде издадено от Агенцията. Това ще доведе до осезаеми ползи за сектора чрез намаляване на разходите и времетраенето на процедурата и ще намали риска от потенциална дискриминация, особено спрямо нови дружества, желаещи да навлязат на вътрешния железопътен пазар. Преразгледаната Директива ... [относно оперативната съвместимост] осигурява основата за постигането на тази цел.
- (12) За да продължи да се развива единното европейско железопътно пространство, особено по отношение на предлагането на нужната информация на клиентите на товарни превози и пътниците, и като се има предвид ангажиментът на Агенцията понастоящем, необходимо е да ѝ бъде предоставена по-значима роля в областта на телематичните приложения. Това би гарантирало съгласувано развитие и бързо внедряване.

- (13) Предвид значението на Европейската система за управление на железопътното движение (ERTMS) за безпрепятственото развитие на единното европейско железопътно пространство и неговата безопасност и предвид разпокъсаното му развитие към днешна дата е необходимо да се засили цялостната му координация на ниво ЕС. Поради това Агенцията, като най-компетентен орган на Съюза, следва да получи по-значителна роля в тази област, за да осигури съгласуваното развитие на ERTMS, да даде своя принос за гарантираното съответствие на оборудването за ERTMS с валидните спецификации и да гарантира, че европейските научноизследователски програми в областта на ERTMS са координирани с разработването на техническите спецификации за ERTMS. Освен това, за да станат процедурите за издаване на разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия по-ефективни и безпристрастни, от съществено значение е преходът към единно разрешение, издавано от Агенцията и валидно в целия Съюз. Преразгледаната Директива ... [относно оперативната съвместимост] осигурява основата за постигането на тази цел.
- (14) По принцип компетентните национални органи събират такси за издаване на разрешения за возила и сертификати за безопасност. С прехвърлянето на компетентността на ниво ЕС Агенцията следва да бъде оправомощена да събира тези такси от заявителите за издаване на сертификатите и разрешенията, упоменати в предходните съображения. Нивото на тези такси следва да е равно или по-ниско от средното понастоящем за Съюза и следва да бъде определено с делегиран акт, приет от Комисията.
- (15) Обща цел е прехвърлянето на функциите и задачите от държавите членки към Агенцията да се осъществи ефективно, без намаляване на настоящото високо ниво на безопасност. Агенцията следва да има достатъчно ресурси за изпълнение на новите си задачи, а графикът за разпределяне на тези ресурси следва да се основава на ясно определени потребности. Предвид натрупаните експертни познания на националните органи, по-специално националните органи по безопасността, на Агенцията следва да бъде позволено да ги използва по целесъобразност при издаването на съответните разрешения и сертификати. За тази цел следва да се насърчава командироването на национални експерти в Агенцията.
- (16) Директива ... [относно безопасността на железопътния транспорт] и Директива ... [относно оперативната съвместимост] предвиждат преглед на националните мерки от гледна точка на безопасността и оперативната съвместимост, както и съвместимост с правилата за защита на конкуренцията. Те също така ограничават възможността държавите членки да приемат нови национални правила. Настоящата система, при която продължават да съществуват голям брой национални правила, води до възможни конфликти с правилата на Съюза и поражда риск от недостатъчна прозрачност и прикрита дискриминация на чуждестранни оператори, особено на по-малките и новите сред тях. За да се премине към нова система на действително прозрачни и безпристрастни правила на ниво Съюз, необходимо е да се наложи постепенно намаляване на националните правила. На ниво ЕС е особено важно становище, основано на независими и неутрални експертни познания. За тази цел е необходимо да се засили ролята на Агенцията.
- (17) Работата, организацията и процедурите за вземане на решения в областта на оперативната съвместимост и безопасността на железопътния транспорт се

различават значително между отделните национални органи по безопасността и нотифицираните органи за проверка на съответствието, което оказва неблагоприятно въздействие върху гладкото функциониране на единното европейско железопътно пространство. Възможно е отрицателно въздействие особено върху малките и средните предприятия, които желаят да навлязат на пазара на железопътния транспорт в друга държава членка. Ето защо засилената координация с оглед по-голяма хармонизация на ниво ЕС е от особено значение. За тази цел Агенцията следва да контролира националните органи по безопасността и нотифицираните организации за оценка на съответствието чрез одити и инспекции.

- (18) В областта на безопасността е важно да се гарантират максимална възможна прозрачност и ефективен поток на информацията. Анализът на резултатите въз основа на общи показатели и свързването на всички страни в сектора са важни и трябва да бъдат направени. По отношение на статистиката е необходимо тясно сътрудничество с Евростат.
- (19) За да наблюдава развитието на оперативната съвместимост и безопасността, Агенцията следва да отговаря за публикуването на съответния доклад на всеки две години. Предвид своите технически експертни познания и безпристрастност Агенцията следва също така да подпомага Комисията при наблюдението на прилагането на законодателството на Съюза в областта на безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт.
- (20) Оперативната съвместимост на трансевропейската мрежа следва да се подобрява и да се подбират нови инвестиционни проекти за финансова подкрепа от Съюза, които да са в унисон с преследваната цел за постигане на оперативна съвместимост съгласно Решение № 1692/96/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 юли 1996 г. относно общностните насоки за развитието на трансевропейска транспортна мрежа⁴. Агенцията е институцията, която може да допринесе за постигането на тези цели.
- (21) Поддръжката на подвижния състав е важна част от системата за безопасност. Все още няма истински европейски пазар за поддръжка на железопътно оборудване поради липсата на система за сертифициране на работилниците за поддръжка. Тази ситуация води до допълнителни разходи за сектора и до пътувания без товари. Ето защо следва постепенно да се развие и поддържа европейска система за сертифициране на работилниците за поддръжка, като Агенцията е най-подходящият орган, който да предлага адекватни решения на Комисията.
- (22) Професионалната квалификация, необходима на влаковите машинисти, е основен фактор за осигуряване както на безопасността, така и на оперативната съвместимост в Съюза. Тя е и предварително условие за свободното движение на работна сила в железопътния отрасъл. Този въпрос трябва да се решава с помощта на съществуващата рамка за социален диалог. Агенцията следва да осигури техническата подкрепа, необходима за отчитането на този аспект на ниво ЕС.
- (23) Агенцията следва да организира и подпомага сътрудничеството между националните органи по безопасността и националните разследващи органи и

⁴ ОВ L 228, 9.9.1996 г., стр. 1.

представителни организации от железопътния сектор, действащи на европейско ниво, за да се насърчат прилагането на добри практики, обменът на информация, събирането на данни във връзка със сектора и за да се наблюдават цялостните показатели за безопасността на железопътната система.

- (24) За да се гарантират максимална прозрачност и равен достъп за всички участници до съответната информация, документите, предвидени за процедурите за оперативна съвместимост и безопасност, следва да бъдат обществено достъпни. Същото се отнася и за лицензите, сертификатите за безопасност и други документи от значение за железопътния транспорт. Агенцията следва да осигури ефикасно средство за обмен и публикуване на тази информация.
- (25) Насърчаването на иновациите и научноизследователската дейност в областта на железопътния транспорт е важна задача, чието изпълнение Агенцията следва да насърчава по всякакъв начин, предвид нейното реноме и положение. Финансовата помощ, осигурена в рамките на дейността на Агенцията в тази област, следва да не причинява нарушения на съответния пазар.
- (26) За да се увеличат ефикасността на финансовото подпомагане от страна на Съюза, неговото качество и съвместимостта му със съответните технически предписания, Агенцията като единствен орган на Съюза с доказана компетентност в областта на железопътния транспорт следва да играе активна роля в оценката на железопътни проекти.
- (27) Законодателството в областта на оперативната съвместимост и безопасността на железопътния транспорт, насоките за прилагането му и препоръките на Агенцията понякога може да поражда тълкувателни и други проблеми за заинтересованите страни. Правилното и еднакво разбиране на тези актове е задължително условие за ефективното прилагане на законодателството в областта на железопътния транспорт и функционирането на пазара на железопътни превози. Ето защо Агенцията следва да се ангажира активно в обучения и разяснителни дейности в това отношение.
- (28) С оглед адекватното изпълнение на своите задачи, Агенцията следва да има юридическа правосубектност и самостоятелен бюджет, финансиран главно чрез вноски от Съюза и чрез такси, заплащани от заявителите. За да се гарантира независимост при ежедневното ѝ управление и издаваните становища, препоръки и решения, организацията на Агенцията следва да бъде прозрачна, изпълнителният директор следва да носи пълна отговорност. Персоналът на Агенцията следва да бъде независим и да има подходящ баланс между служителите на краткосрочни и дългосрочни договори, за да се запазят организационните знания и непрекъснатостта на дейността, като същевременно се поддържа непрестанен обмен на експертни познания с представители на железопътния сектор.
- (29) За да се гарантира ефективното изпълнение на функциите на Агенцията, държавите членки и Комисията следва да бъдат представени в управителен съвет, на който са предоставени необходимите правомощия, включително за изготвяне на бюджета и одобряване на годишните и многогодишните работни програми.
- (30) За да се гарантира прозрачност на решенията на управителния съвет, на неговите заседания следва да присъстват представители на съответните сектор, но без право на глас, като това право се запазва за представителите на публичните

органи, които отговарят пред органите за демократичен контрол. Представителите на сектора следва да бъдат назначени от Комисията въз основа на представителността си на ниво ЕС за железопътните предприятия, управителите на инфраструктура, железопътната промишленост, професионалните съюзи, пътниците и клиентите на товарни превози.

- (31) Следва да се създаде изпълнителен съвет, който да подготвя заседанията на управителния съвет и да го консултира във връзка с предстоящите за вземане решения.
- (32) Необходимо е да се гарантира, че страните, засегнати от решенията на Агенцията, се ползват от нужните им мерки за правна защита по независим и безпристрастен начин. Следва да се установи подходящ механизъм за обжалване, така че решенията на изпълнителния директор да подлежат на обжалване пред специализиран апелативен съвет, чиито решения от своя страна подлежат на обжалване пред Съда на Европейския съюз.
- (33) Една по-широка стратегическа перспектива във връзка с дейностите на Агенцията ще помогне нейните ресурси да се планират и управляват по-ефективно и ще допринесе за по-високо качество на работата ѝ. Поради това управителният съвет следва да приема и редовно да актуализира многогодишна работна програма след надлежна консултация със съответните заинтересовани страни.
- (34) Дейността на Агенцията следва да бъде прозрачна. Следва да бъде гарантиран ефективен контрол от страна на Европейския парламент, като за тази цел Европейският парламент следва да има възможността да изслушва изпълнителния директор на Агенцията и да участва в консултации по многогодишната работна програма. Агенцията следва също да прилага съответното законодателство на Съюза по отношение на публичния достъп до документите.
- (35) Тъй като през последните години бяха създадени повече децентрализирани агенции, бюджетният орган се стреми да подобри прозрачността и контрола върху управлението на средствата, отпуснати им от Съюза, и по-специално във връзка с бюджетирването на таксите, финансовия контрол, правомощието за освобождаване от отговорност във връзка с изпълнението на бюджета, вноските в пенсионния фонд и вътрешната бюджетна процедура (етичен кодекс). По подобен начин Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета от 25 май 1999 г. относно разследванията, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF)⁵ следва да се прилага без ограничения спрямо Агенцията, която би трябвало да се присъедини към Междуинституционалното споразумение от 25 май 1999 г. между Европейския парламент, Съвета на Европейския съюз и Комисията на Европейските общности относно вътрешните разследвания, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF)⁶.
- (36) Тъй като целите на предложеното действие, а именно създаване на специализиран орган, който да формулира общи решения по въпроси, отнасящи се до безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт,

⁵ ОВ L 136, 31.5.1999 г., стр. 1.

⁶ ОВ L 136, 31.5.1999 г., стр. 15.

не могат да бъдат постигнати в достатъчна степен от държавите членки поради съвместния характер на предстоящата работа и следователно могат да бъдат постигнати по-успешно на ниво ЕС, Съюзът може да приеме мерки съгласно принципа на субсидиарността, залегнал в член 5 от Договора. В съответствие с принципа на пропорционалността, посочен в гореспоменатия член, настоящият регламент не предвижда нищо повече от необходимото за постигането на тези цели.

- (37) За да се определи правилно нивото на таксите, които Агенцията е упълномощена да налага, на Комисията следва да се делегира правомощието да приема актове в съответствие с член 290 от Договора за функционирането на Европейския съюз по отношение на въпросите, свързани с издаването и подновяването на разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, разрешения за пускане на пазара на возила и типове возила, както и сертификати за безопасност. От особено значение е Комисията да провежда необходимите консултации в хода на подготвителните работи, включително на ниво експерти. При подготвянето и съставянето на делегирани актове Комисията следва да гарантира едновременно, навременно и подходящо предаване на съответните документи на Европейския парламент и на Съвета.
- (38) За да гарантира прилагането на членове 21 и 22 от настоящия регламент относно разглеждането на проектите на национални правила и действащите национални правила, на Комисията следва да се предоставят изпълнителни правомощия.
- (39) С цел да се осигурят еднакви условия за прилагане на членове 29, 30, 31, и 51 от настоящия регламент, на Комисията следва да бъдат предоставени изпълнителни правомощия. Посочените правомощия следва да се упражняват в съответствие с Регламент (ЕС) № 182/2011 на Европейския парламент и на Съвета за установяване на общите правила и принципи относно реда и условията за контрол от страна на държавите членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията.
- (40) Необходимо е да се приложат определени принципи по отношение на управлението на Агенцията, за да се постигне съответствие със Съвместното изявление и общия подход, договорени от Междуинституционалната работна група по въпросите на децентрализираните агенции на ЕС през юли 2012 г., чиято цел е да се опростят дейностите на агенциите и да се увеличи тяхната ефективност.
- (41) Настоящият регламент е съобразен с основните права и принципите, признати в частност от Хартата на основните права на Европейския съюз,

ПРИЕХА НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

ГЛАВА 1

ПРИНЦИПИ

Член 1

Предмет и приложно поле

1. С настоящия регламент се създава Агенция за железопътен транспорт на Европейския съюз („Агенцията“).

2. Настоящият регламент определя:
 - а) учредяването и задачите на Агенцията;
 - б) задачите на държавите членки.
3. Настоящият регламент се прилага за:
 - а) оперативната съвместимост в рамките на железопътната система на Съюза, предвидена в Директива.../.../ЕС [Директивата относно оперативната съвместимост];
 - б) безопасността на железопътната система в рамките на Европейския съюз, както е предвидено в Директива.../.../ЕС [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт];
 - в) сертифицирането на машинистите, предвидено в Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 г. за сертифициране на машинисти, управляващи локомотиви и влакове в рамките на железопътната система на Общността [Директивата за машинистите].

Член 2

Правен статут

1. Агенцията е орган на Съюза и притежава юридическа правосубектност.
2. Във всяка държава членка Агенцията се ползва с най-широката правоспособност, предоставяна на юридически лица по съответното законодателство. Тя може по-специално да придобива или да се разпорежда с движимо и недвижимо имущество и може да бъде страна в съдебни производства.
3. Агенцията се представлява от директора ѝ.

Член 3

Видове актове на Агенцията

Агенцията може:

- а) да отправя препоръки към Комисията относно прилагането на членове 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 32, 31, 33 и 41;
- б) да отправя препоръки към държавите членки относно прилагането на членове 21, 22 и 30;
- в) да представя на Комисията становища в съответствие с членове 9, 21, 22 и 38, както и на заинтересованите органи в държавите членки в съответствие с член 9;
- г) да издава решения в съответствие с членове 12, 16, 17, 18;
- д) да издава становища, които представляват приемливи начини за постигане на съответствие съгласно член 15;
- е) да издава технически документи съгласно член 15;
- ж) да издава одитни доклади съгласно членове 29 и 30;

- з) да издава указания и други необвързващи документи, с които да улеснява прилагането на законодателството в областта на оперативната съвместимост и безопасността на железопътния транспорт съгласно членове 11, 15 и 24.

ГЛАВА 2

МЕТОДИ НА РАБОТА

Член 4

Създаване и състав на работните групи

1. Агенцията създава ограничен брой работни групи за изготвяне на препоръки, свързани по-специално с техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), общите критерии за безопасност (ОКБ) и общите методи за безопасност (ОМБ).
Агенцията може да създаде работни групи и в други надлежно обосновани случаи по искане на Комисията или по собствена инициатива след консултация с Комисията.
2. Агенцията назначава експерти в работните групи.
Агенцията назначава представители, номинирани от компетентните национални органи, в работните групи, в които те желаят да участват.
Агенцията назначава в работните групи професионалисти от железопътния сектор от списъка, посочен в параграф 3. Тя гарантира адекватно представяне на тези сектори от отрасъла и на тези участници, които могат да бъдат засегнати от мерките, които Комисията може да предложи на базата на препоръките, отправени до нея от Агенцията.
Агенцията може при необходимост да назначи в работните групи независими експерти и представители на международни организации, признати за компетентни в съответната област. Служители на Агенцията не могат да бъдат назначавани в работните групи.
3. Всяка представителна организация, посочена в член 34, изпраща на Агенцията списък с най-квалифицираните експерти, които са упълномощени да ги представляват във всяка работна група.
4. Когато работата на тези работни групи има пряко въздействие върху условията на труд, здравето и безопасността на работниците в отрасъла, представители на работническите организации участват в съответните работни групи като пълноправни членове.
5. Пътните и дневните разноски на членовете на работните групи се поемат от Агенцията въз основа на правила и схеми, приети от управителния съвет.
6. Работните групи се председателстват от представител на Агенцията.
7. Работата на работните групи е прозрачна. Управителният съвет определя процедурните правила на работните групи.

Член 5

Консултации със социалните партньори

Когато дейностите, предвидени в членове 11, 12, 15 и 32, имат пряко въздействие върху социалната среда или условията на труд на работниците от отрасъла, Агенцията провежда консултации със социалните партньори в рамките на комитета за диалог в сектора, създаден в съответствие с Решение 98/500/ЕО⁷.

Тези консултации се провеждат, преди Агенцията да представи своите препоръки на Комисията. Агенцията надлежно взема предвид резултатите от консултациите и по всяко време е готова да даде разяснение по своите препоръки. Становищата, изразени от комитета за диалог в сектора, се изпращат от Агенцията на Комисията и от Комисията на комитета, посочен в член 75.

Член 6

Консултации с клиенти на железопътни превозни услуги на товари и пътници

Когато дейността, предвидена в членове 11 и 15, има пряко въздействие върху клиенти на железопътни превозни услуги на товари и пътници, Агенцията провежда консултации с организациите, които ги представят. Списъкът на организациите, които да бъдат консултирани, се изготвя от Комисията със съдействието на комитета, посочен в член 75.

Тези консултации се провеждат преди Агенцията да представи своите предложения на Комисията. Агенцията взема предвид консултациите и по всяко време е готова да даде разяснение по своите предложения. Становищата, изразени от засегнатите организации в сектора, се изпращат от Агенцията на Комисията и от Комисията на комитета, посочен в член 75.

Член 7

Оценка на въздействието

1. Агенцията извършва оценки на въздействието на своите препоръки и становища. Управителният съвет приема методика за оценка на въздействието, основана на методиката на Комисията. Агенцията поддържа контакт с Комисията, за да се гарантира, че свързаната с отрасъла работа в Комисията надлежно се взема под внимание.
2. Преди започването на дейност, включена в работната програма, Агенцията провежда ранна оценка на въздействието във връзка с нея, която включва:
 - а) проблема, който предстои да се реши, и възможните решения;
 - б) доколко ще бъде необходимо определено действие, включително препоръка или становище на Агенцията;
 - в) очаквания принос на Агенцията за решаването на проблема.

⁷

Решение 98/500/ЕО на Комисията от 20 май 1998 г. за създаване на комитети за диалог в сектора, подпомагащи диалога между социалните партньори на европейско ниво (ОВ L 225, 12.8.1998 г., стр. 27).

Освен това всяка дейност и проект в работната програма се подлагат на анализ на ефикасността, поотделно и в съчетание една с друга, за да се използват по най-добрия начин бюджетът и ресурсите на Агенцията.

3. Агенцията може да извършва последваща оценка на законодателните актове, приети вследствие нейни препоръки.
4. Държавите членки предоставят на Агенцията данните, необходими за оценката на въздействието.

Член 8

Проучвания

Когато това е необходимо за изпълнението на задачите ѝ, Агенцията възлага извършване на проучвания и ги финансира от собствения си бюджет.

Член 9

Становища

1. Агенцията дава становища по искане на националните регулаторни органи, посочени в член 55 от Директива 2012/34/ЕС [Директива за създаването на единно европейско железопътно пространство (преработена)], относно свързаните с оперативната съвместимост и безопасността аспекти на въпроси, за които са били уведомени.
2. Агенцията дава становища по искане на Комисията във връзка с изменението на всеки акт, приет въз основа на Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост] или ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт], особено когато постъпи сигнал за предполагаем недостатък.
3. По отношение на становищата, посочени в предходните параграфи и в други членове на настоящия регламент, Агенцията дава становищата си в рамките на два месеца, освен ако е договорено друго. Становищата се публикуват от Агенцията в рамките на два месеца във вариант, от който е отстранена всякаква поверителна информация от търговско естество.

Член 10

Посещения в държави членки

1. С оглед изпълнението на своите задачи, по-специално посочените в членове 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 и 38, Агенцията може да осъществява посещения в държавите членки в съответствие с политиката, определена от управителния съвет.
2. Агенцията информира съответните държави членки за планираното посещение, имената на упълномощените длъжностни лица и датата, на която трябва да започне посещението. Длъжностните лица от Агенцията, на които е възложено осъществяването на такива посещения, ги извършват при представяне на решение от изпълнителния директор, в което се уточняват целта и задачите на тяхното посещение.
3. Националните органи улесняват работата на служителите на Агенцията.

4. Агенцията изготвя доклад за всяко посещение и го изпраща до Комисията и до съответната държава членка.
5. Предходните параграфи не накърняват разпоредбите относно инспекциите в член 29, параграф 6 и член 30, параграф 6, които се провеждат в съответствие с описаните там процедури.

ГЛАВА 3

ЗАДАЧИ, СВЪРЗАНИ С БЕЗОПАСНОСТТА НА ЖЕЛЕЗОПЪТНИЯ ТРАНСПОРТ

Член 11

Техническа поддръжка — препоръки относно безопасността на железопътния транспорт

1. Агенцията издава препоръки към Комисията относно общите методи за безопасност (ОМБ) и общите критерии за безопасност (ОКБ), предвидени в членове 6 и 7 от Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт]. Агенцията също така издава препоръки до Комисията за периодично преразглеждане на ОМБ и ОКБ.
2. Агенцията издава препоръки до Комисията по нейно искане или по своя инициатива относно други мерки във връзка с безопасността.
3. Агенцията може да издава указания и други необвързващи документи, за да улесни прилагането на законодателството относно безопасността на железопътния транспорт.

Член 12

Сертификати за безопасност

Агенцията издава единни сертификати за безопасност в съответствие с членове 10 и 11 от Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт].

Член 13

Поддръжка на возилата

1. Агенцията подпомага Комисията във връзка със системата за сертифициране на структурите, които отговарят за поддръжката съгласно член 14, параграф 6 от Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт].
2. Агенцията издава препоръки до Комисията във връзка с член 14, параграф 7 от Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт].
3. В доклада, посочен в член 30, параграф 2 от настоящия регламент, Агенцията анализира всякакви алтернативни мерки, приети в съответствие с член 15 от Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт].

Член 14

Железопътен превоз на опасни товари

Агенцията следи развитието на законодателството в областта на железопътния превоз на опасни товари по смисъла на Директива 2008/68/ЕО на Европейския парламент и на Съвета⁸ и го сравнява със законодателството в областта на оперативната съвместимост и безопасността на железопътния транспорт, в частност със съществените изисквания. За тази цел Агенцията подпомага Комисията и може да издава препоръки по искане на Комисията или по своя инициатива.

ГЛАВА 4

ЗАДАЧИ, СВЪРЗАНИ С ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ

Член 15

Техническо подпомагане в областта на оперативната съвместимост на железопътния транспорт

1. Агенцията:
 - а) издава препоръки до Комисията относно ТСОС и тяхното преразглеждане в съответствие с член 5 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост];
 - б) издава препоръки до Комисията относно образците за декларацията „ЕО“ за проверка и за документи от техническото досие, което трябва да я придружава, съгласно член 15 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост];
 - в) издава препоръки до Комисията относно спецификациите за регистрите и тяхното преразглеждане в съответствие с членове 43, 44 и 45 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост];
 - г) издава становища относно пропуски в ТСОС съгласно член 6, параграф 2 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост], които представляват приемливи начини за постигане на съответствие, и ги предоставя на Комисията;
 - д) издава становища до Комисията по отношение искания за неприлагане на ТСОС от държавите членки съгласно член 7 от Директива [Директивата относно оперативната съвместимост];
 - е) издава технически документи в съответствие с член 4, параграф 9 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост];
 - ж) издава препоръки до Комисията, свързани с условията на труд на целия персонал, който изпълнява задачи от особено значение за безопасността.
2. За изготвяне на препоръките, посочени в параграф 1, букви а) и б), Агенцията:
 - а) гарантира, че ТСОС и спецификациите за регистрите са адаптирани към техническия напредък и пазарните тенденции и към социалните изисквания;

⁸ ОВ L 260, 30.9.2008 г., стр. 13.

- б) гарантира, че развитието и актуализирането на ТСОС, от една страна, и разработването на европейски стандарти, необходими за оперативната съвместимост от друга страна, са координирани и се поддържат съответните контакти с европейските органи по стандартизация.
3. Агенцията може да издава указания и други необвързващи документи, за да улесни прилагането на законодателството относно оперативната съвместимост на железопътния транспорт.

Член 16

Разрешения за пускане на пазара на возила

Агенцията издава разрешения за пускане на пазара на возила в съответствие с член 20 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост].

Член 17

Разрешения за пускане на пазара на типове возила

Агенцията издава разрешения за пускане на пазара на типове возила в съответствие с член 22 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост].

Член 18

Разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия

В съответствие с член 18 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост] Агенцията издава разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, разположени или използвани в целия Съюз.

Член 19

Телематични приложения

1. Агенцията функционира като системен орган, отговарящ за поддръжката на техническите спецификации за телематичните приложения съгласно съответните ТСОС.
2. Агенцията определя, оповестява и прилага процедурата за обработка на искания за изменения в тези спецификации. За тази цел Агенцията създава и поддържа регистър на исканията за изменения в спецификациите на телематичните приложения и техния статус.
3. Агенцията разработва и поддържа технически средства за управление на различните версии на спецификациите на телематичните приложения.
4. Агенцията подпомага Комисията в наблюдението на внедряването на телематичните приложения съгласно съответните ТСОС.

Член 20

Подпомагане на нотифицираните организации за оценка на съответствието

1. Агенцията подпомага дейностите на нотифицираните организации за оценка на съответствието, посочени в член 27 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост]. Това подпомагане включва по-специално съставянето на указания за оценката на съответствието или годността за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост, посочен в член 9 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост], и указания за процедурата за проверка „ЕО“, посочена в член 10 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост].
2. Агенцията улеснява сътрудничеството между нотифицираните организации за оценка на съответствието и служи по-специално като технически секретариат на тяхната координационна група.

ГЛАВА 5

ЗАДАЧИ, СВЪРЗАНИ С НАЦИОНАЛНИТЕ ПРАВИЛА

Член 21

Преглед на проектите на национални правила

1. В срок до два месеца след получаването им, Агенцията разглежда проектите на национални правила, предадени ѝ съгласно:
 - а) член 8, параграф 2 от Директива [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт],
 - б) член 14 от Директива [Директивата относно оперативната съвместимост].
2. Когато след разглеждането, посочено в параграф 1, Агенцията сметне, че националните правила дават възможност да се изпълнят основните изисквания за оперативна съвместимост, да се спазват ОМБ и да бъдат постигнати ОКБ и че няма да доведат до произволна дискриминация или прикрито ограничаване на железопътния транспорт между държави членки, Агенцията информира Комисията и засегнатата държава членка за положителната си оценка. Комисията може да публикува правилото в информационнотехнологичната система, посочена в член 23.
3. Ако проверката, посочена в параграф 1, води до отрицателна оценка, Агенцията:
 - а) издава препоръка към съответната държава членка, като посочва причините, поради които въпросното правило не следва да влезе в сила и/или да се прилага;
 - б) информира Комисията за отрицателната си оценка.
4. Когато държавата членка не предприеме действия в срок от 2 месеца от получаване на препоръката на Агенцията, посочена в параграф 3, буква а), Комисията, след получаване на информацията, посочена в параграф 3, буква б), и след като е изслушала съображенията на съответната държава членка, може да приеме решение, адресирано до съответната държава членка, като изисква от нея да измени въпросния проект за правило или да спре приемането, влизането в сила или прилагането му.

Член 22

Преглед на действащите национални правила

1. В срок до два месеца от получаването им Агенцията разглежда проектите на национални правила, предадени ѝ съгласно член 14, параграф 3 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост].
2. Когато след разглеждането, посочено в параграф 1, Агенцията сметне, че националните правила дават възможност да се изпълнят основните изисквания за оперативна съвместимост, да се спазят ОМБ и да бъдат постигнати ОКБ и че няма да доведат до произволна дискриминация или прикрито ограничаване на железопътния транспорт между държави членки, Агенцията информира Комисията и засегнатата държава членка за положителната си оценка. Комисията може да публикува правилото в информационнотехнологичната система, посочена в член 23.
3. Ако проверката, посочена в параграф 1, води до отрицателна оценка, Агенцията:
 - а) издава препоръка към съответната държава членка, като посочва причините, поради които въпросното правило следва да бъде изменено или отменено;
 - б) информира Комисията за отрицателната си оценка.
4. Когато държавата членка не предприеме действия в срок от 2 месеца от получаване на препоръката на Агенцията, посочена в параграф 3, буква а), Комисията, след получаване на информацията, посочена в параграф 3, буква б), и след като е изслушала съображенията на съответната държава членка, може да приеме решение, адресирано до съответната държава членка, като изисква от нея да измени или отмени въпросното правило.
5. Процедурата, описана в параграфи 2 и 3, се прилага, *mutatis mutandis*, в случаите, когато Агенцията научи за национално правило, нотифицирано или не, което е излишно или в противоречие с ОМБ, ОКБ, ТСОС или всеки друг законодателен акт на Съюза в сферата на железопътния транспорт.

Член 23

ИТ система, която се използва за нотификационни цели и класификация на националните правила

1. Агенцията създава и управлява специална информационнотехнологична система, съдържаща националните правила, посочени в член 21, параграф 1 и член 22, параграф 1 и осигурява достъп до нея за заинтересованите страни и обществеността.
2. Държавите членки нотифицират националните правила, посочени в член 21, параграф 1 и член 22, параграф 1, на Агенцията и на Комисията чрез информационнотехнологичната система, посочена в параграф 1. Агенцията публикува правилата в същата система и я използва, за да информира Комисията съгласно членове 21 и 22.
3. Агенцията класира нотифицираните национални правила съгласно член 14, параграф 8 от Директива ... [Директивата относно оперативната

съвместимост]. За тази цел тя използва системата, посочена в първия параграф на настоящия член.

4. Агенцията класифицира националните правила съгласно член 8, параграф 2 от Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт], вземайки предвид развитието на законодателството на ЕС. За тази цел Агенцията разработва приложение за обработка на правилата, което се използва от държавите членки за опростяване на техните системи от национални правила. Агенцията използва системата, посочена в първия параграф на настоящия член за публикуване на приложението за управление на правилата.

ГЛАВА 6

ЗАДАЧИ, СВЪРЗАНИ С ЕВРОПЕЙСКАТА СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗОПЪТНОТО ДВИЖЕНИЕ (ERTMS)

Член 24

Компетентен орган за системата ERTMS

1. Агенцията функционира като системен орган, отговарящ за поддръжката на техническите спецификации за ERTMS.
2. Агенцията определя, оповестява и прилага процедурата за обработка на искания за изменения в тези спецификации. За тази цел Агенцията създава и поддържа регистър на исканията за изменения в спецификациите на ERTMS и техния статус.
3. Агенцията дава препоръки за приемането на нова версия на техническите спецификации на ERTMS. Тя обаче прави това само когато предишната версия е била внедрена достатъчно широко. Разработването на нови версии не накърнява степента на използване на ERTMS, стабилността на спецификациите, необходима за оптимизиране на производството на оборудване за ERTMS, възвращаемостта на инвестициите на железопътните предприятия и ефективното планиране на внедряването на ERTMS.
4. Агенцията разработва и поддържа технически средства за управление на различните версии на ERTMS с оглед гарантирането на техническа и оперативна съвместимост между мрежи и возила, оборудвани с различни версии, и осигуряването на стимули за бързо внедряване на версиите, които са в сила.
5. В съответствие с член 5, параграф 10 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост] Агенцията гарантира, че последващите версии на ERTMS оборудването са технически съвместими с предходните версии.
6. Агенцията подготвя и разпространява съответните указания за приложение сред заинтересованите страни, както и разяснителна документация във връзка с техническите спецификации за ERTMS.

Член 25

Специална работна група на нотифицираните организации за оценка на съответствието във връзка с ERTMS

1. Агенцията създава и председателства специална работна група на нотифицираните организации за оценка на съответствието във връзка с ERTMS, посочени в член 27 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост].

Работната група проверява съгласуваността на прилагане на процедурата за оценката на съответствието или годността за употреба на съставен елемент на оперативната съвместимост, посочен в член 9 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост], и на процедурата за проверка „ЕО“, посочена в член 10 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост] и провеждана от нотифицираните органи за проверка на съответствието.

2. Агенцията докладва на Комисията на всеки две години относно дейностите на работната група, посочена в параграф 1, включително статистически данни за участието на представителите на нотифицираните организации за оценка на съответствието в работната група.
3. Агенцията оценява прилагането на процедурата за оценка на съответствието на съставните елементи на оперативната съвместимост и процедурата за проверка „ЕО“ за оборудване за ERTMS и на всеки две години докладва на Комисията, като предлага да бъдат направени подобрения, когато е необходимо.

Член 26

Подпомагане на техническата и оперативната съвместимост между подсистемите на ERTMS на борда и по железопътната линия

1. Агенцията може да помага на железопътни предприятия по тяхна молба при проверката на техническата и оперативната съвместимост между подсистемите на ERTMS на борда и по железопътната линия преди въвеждането в експлоатация на возила.
2. Когато Агенцията установи риск от липса на техническа и оперативна съвместимост между мрежи и возила с оборудване за ERTMS в контекста на специфични проекти за ERTMS, тя може да поиска засегнатите участници, по-специално производителите, нотифицираните органи за оценка на съответствието, железопътните предприятия, управителите на инфраструктура и националните органи по безопасността, да представят информация във връзка с приложените процедури за проверка „ЕО“ и въвеждане в експлоатация, както и с условията на експлоатация. Агенцията информира Комисията за такива рискове и при необходимост ѝ препоръчва подходящи мерки.

Член 27

Подкрепа за внедряването на ERTMS и проектите за ERTMS

1. Агенцията наблюдава въвеждането на ERTMS в съответствие с плана за внедряване, посочен в Решение 2012/88/ЕС⁹, и координирането на монтажа на ERTMS по трансевропейските транспортни коридори и коридорите за железопътен товарен превоз, предвидени в Регламент (ЕС) № 913/2010¹⁰.
2. Агенцията осигурява техническо наблюдение на финансирани от Съюза проекти за внедряване на ERTMS, включително, когато е приложимо, анализ на тръжните документи по време на тръжната процедура. Агенцията също подпомага при необходимост бенефициерите на финансиране от Съюза, за да се гарантира, че техническите решения, прилагани в рамките на проекти, са изцяло съобразени с TCOС за контрол, управление и сигнализация и следователно са напълно оперативни и съвместими.

Член 28

Акредитация на лаборатории

1. Агенцията подкрепя, по-специално чрез издаване на подходящи указания за акредитационните органи, хармонизираната акредитация на ERTMS лаборатории в съответствие с Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета¹¹.
2. Агенцията може да участва като наблюдател в партньорските проверки, изисквани съгласно Регламент (ЕО) № 765/2008.

ГЛАВА 7

ЗАДАЧИ, СВЪРЗАНИ С НАБЛЮДЕНИЕТО НА ЕДИННОТО ЕВРОПЕЙСКО ЖЕЛЕЗОПЪТНО ПРОСТРАНСТВО

Член 29

Контрол над националните органи по безопасността

1. Агенцията контролира работата и вземането на решения от националните органи по безопасността чрез одити и инспекции.
2. Агенцията има право да извършва одит на:
 - а) капацитета на националните органи по безопасността да изпълняват задачи, свързани с безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт;
 - б) ефективността на мониторинга от страна на националните органи по безопасността на системите за управление на безопасността на участниците, както е посочено в член 16 от Директива [...] [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт].

⁹ ОВ L 51, 23.2.2012 г., стр. 1.

¹⁰ ОВ L 276, 20.10.2010 г., стр. 22.

¹¹ ОВ L 218, 13.8.2008 г., стр. 30.

Процедурата за извършване на одитите се приема от управителния съвет.

3. Агенцията изготвя одитни доклади и ги изпраща на съответния национален орган по безопасността, както и на Комисията. Всеки одитен доклад включва по-специално списък с недостатъците, установени от Агенцията, както и препоръки за подобряване.
4. Ако Агенцията счита, че недостатъците, посочени в параграф 3, пречат на националния орган ефективно да изпълнява своите задачи във връзка с безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт, тя му препоръчва да предприеме съответните мерки в срок, който се определя в зависимост от значимостта на недостатъка.
5. Когато даден национален орган по безопасността не е съгласен с препоръката на Агенцията, посочена в параграф 4, или когато такъв орган не предприеме действия в резултат на препоръката на Агенцията в рамките на 3 месеца от получаването ѝ, Комисията може да вземе решение в срок от шест месеца съгласно процедурата по консултиране, посочена в член 75.
6. Агенцията има право и да извършва предварително оповестени и внезапни инспекции на националните органи по безопасността, за да провери специфични области от дейността и функционирането им, по-специално да преглежда документи, процеси и съхранени данни във връзка със задачите им, посочени в член 16 от Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт]. Инспекциите може да се провеждат на ad hoc принцип съгласно план, разработен от Агенцията. Времетраенето на една инспекция не надвишава два дни. Националните органи улесняват работата на служителите на Агенцията. Агенцията представя на Комисията доклад от всяка инспекция.

Член 30

Контрол над нотифицираните организации за оценка на съответствието

1. Агенцията осъществява контрол над нотифицираните организации за оценка на съответствието чрез съдействие на акредитационните органи, одит и инспекции, както е предвидено в параграфи 2—5.
2. Агенцията подкрепя хармонизираната акредитация на нотифицирани организации за оценка на съответствието, по-специално като дава подходящи насоки във връзка с оценката и процедурите за проверяване доколко нотифицираните организации отговарят на изискванията, посочени в член 27 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост], посредством Европейската акредитационна инфраструктура, призната в член 14 от Регламент (ЕО) № 765/2008 на Европейския парламент и на Съвета за определяне на изискванията за акредитация и надзор на пазара във връзка с предлагането на пазара на продукти и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 339/93.
3. В случай че нотифицираните организации за оценка на съответствието не са акредитирани съгласно член 24 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост], Агенцията може да извърши одит на техния капацитет да изпълняват изискванията, посочени в член 27 от същата директива. Процедурата за извършване на одити се приема от управителния съвет.

4. Агенцията издава одитни доклади, обхващащи дейностите, описани в параграф 3, и ги изпраща на засегнатите нотифицирани организации за оценка на съответствието и на Комисията. Всеки одитен доклад включва, по-специално, евентуалните недостатъци, установени от Агенцията, и препоръки за подобряване. Ако Агенцията счита, че тези недостатъци пречат на съответния нотифициран орган ефективно да изпълнява своите задачи във връзка с безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт, тя приема препоръка, изискваща от държавата членка, в която е установен този нотифициран орган, да се вземат подходящи мерки в определен срок.
5. Когато държавата членка не е съгласна с препоръката, посочена в параграф 4, или когато нотифицираният орган не предприеме действия в резултат на препоръката на Агенцията в рамките на 3 месеца от получаването ѝ, Комисията може да приеме становище в срок от шест месеца съгласно процедурата по консултиране, посочена в член 75.
6. Агенцията може да извършва предварително оповестени или внезапни инспекции на нотифицираните организации за оценка на съответствието (включително в сътрудничество със съответните национални акредитационни органи), за да провери специфични области от дейността и функционирането им, по-специално да преглежда документи, сертификати и съхранени данни във връзка със задачите им, посочени в член 27 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост]. Инспекциите може да се провеждат на ad hoc принцип съгласно план, разработен от Агенцията. Времетраенето на една инспекция не надвишава два дни. Нотифицираните организации за оценка на съответствието улесняват работата на служителите на Агенцията. Агенцията представя на Комисията доклад от всяка инспекция.

Член 31

Наблюдение на напредъка по отношение на оперативната съвместимост и безопасността

1. Агенцията, заедно с мрежата от национални разследващи органи, събира съответните данни за произшествия и инциденти и наблюдава приноса на националните разследващи органи за безопасността на железопътната система като цяло.
2. Агенцията наблюдава цялостното ниво на безопасност на железопътната система. Агенцията може да поиска съдействието на мрежите, посочени в член 34, включително събиране на данни. Агенцията използва също данни, събирани от Евростат, и си сътрудничи с Евростат, за да се избегне дублиране на дейността, както и да се гарантира методическа съвместимост между общите показатели за безопасност и показателите, използвани при други видове транспорт.
3. По искане на Комисията Агенцията издава препоръки за начина на подобряване на оперативната съвместимост на железопътните системи, по-специално чрез улесняване на координацията между железопътните предприятия и управителите на инфраструктура, или между управителите на инфраструктура.

4. Агенцията наблюдава напредъка по отношение на оперативната съвместимост и безопасността на железопътните системи. На всеки две години тя представя на Комисията и публикува доклад за напредъка по отношение на оперативната съвместимост и безопасността в единното европейско железопътно пространство.
5. По искане на Комисията Агенцията предоставя доклади за състоянието на изпълнението и прилагането на законодателството на Съюза в областта на безопасността и оперативната съвместимост в дадена държава членка.

ГЛАВА 8

ДРУГИ ЗАДАЧИ

Член 32

Железопътен персонал

1. Агенцията изпълнява подходящите задачи във връзка с железопътния персонал, посочени в членове 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 и 37 от Директива 2007/59/ЕО на Европейския парламент и на Съвета¹².
2. Комисията може да поиска от Агенцията да изпълнява други задачи във връзка с железопътния персонал съгласно Директива 2007/59/ЕО.
3. При изпълнението на задачите, посочени в параграфи 1 и 2, Агенцията се консултира с органите, компетентни по въпросите, засягащи железопътния персонал. Агенцията може да насърчава сътрудничеството между тези органи, включително чрез организирането на подходящи срещи с техни представители.

Член 33

Регистри и тяхната достъпност

1. Агенцията създава и поддържа европейските регистри, предвидени в членове 43, 44 и 45 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост]. Агенцията действа като системен орган за всички регистри и бази данни, посочени в директивите относно безопасността, относно оперативната съвместимост и относно процедурата по сертифициране на влакови машинисти. Това включва по-специално:
 - а) разработване и поддържане на спецификации за регистрите;
 - б) координиране на промените в държавите членки във връзка с регистрите;
 - в) предоставяне на насоки относно регистрите на заинтересованите страни;
 - г) отправяне на препоръки до Комисията относно подобряването на спецификацията на съществуващите регистри, както и относно необходимостта да се създадат нови такива.
2. Агенцията предоставя публичен достъп до следните документи и регистри, предвидени от Директива ... [Директивата относно оперативната

¹² ОВ L 315, 3.12.2007 г., стр. 51.

съвместимост] и Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт]:

- а) декларациите „ЕО“ за проверка на подсистемите;
 - б) декларациите „ЕО“ за съответствие на съставните елементи на оперативната съвместимост и декларациите „ЕО“ за годност за употреба на съставните елементи на оперативната съвместимост;
 - в) лицензите, издадени в съответствие с Директива ... [Директивата за създаването на единно европейско железопътно пространство (преработена)];
 - г) сертификатите за безопасност, издадени в съответствие с член 10 от Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт];
 - д) докладите от разследванията, изпратени на Агенцията в съответствие с член 24 от Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт];
 - е) националните правила, нотифицирани до Комисията съгласно член 8 от Директива ... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт] и член 14 от Директива ... [Директивата относно оперативната съвместимост];
 - ж) регистрите на возила, включително посредством електронни препратки към съответните национални регистри;
 - з) регистрите на инфраструктура, включително посредством електронни препратки към съответните национални регистри;
 - и) Европейския регистър на одобрените типове возила;
 - й) регистър на исканията за изменение и планираните изменения в спецификациите на ERTMS;
 - к) регистър на исканията за изменения и планираните изменения на спецификациите на TCOC за телематичните приложения за пътниците и за телематичните приложения за превоз на товари;
 - л) регистър на маркировките на ползвателите на возила, воден от Агенцията в съответствие с TCOC за експлоатация и управление на движението;
 - м) доклади за качеството, издадени в съответствие с член 28, параграф 2 от Регламент (ЕС) № 1371/2007.
3. Практическите условия за изпращането на посочените в параграф 2 документи се обсъждат и договарят от Комисията и държавите членки на базата на изготвен от Агенцията проект.
 4. При изпращане на посочените в параграф 2 документи заинтересованите органи могат да посочат документите, до които не трябва да бъде предоставян публичен достъп поради съображения за сигурност.
 5. Националните органи, отговорни за издаване на посочените в параграф 2, букви в) и г) лицензи и сертификати, уведомяват Агенцията в срок от един месец за всяко отделно решение, свързано с издаването, подновяването, изменението или отмяната на такива лицензи и сертификати.

6. Агенцията може да включи всякакви обществено достъпни документи или електронни препратки, свързани с целите на настоящия регламент в обществената база данни, като взема предвид приложимото законодателство на Съюза относно защитата на данните.

Член 34

Мрежи на националните органи по безопасността, разследващите органи и представителните организации

1. Агенцията създава мрежа на националните органи по безопасността и мрежа на разследващите органи, посочени в член 21 от Директива .../... [Директивата относно безопасността на железопътния транспорт]. Агенцията предоставя на мрежите секретариат. Задачите на мрежите са по-специално:
 - а) обмен на информация, свързана с безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт;
 - б) популяризиране на добри практики;
 - в) предоставяне на данни относно безопасността на железопътния транспорт на Агенцията, по-специално данни във връзка с общите показатели за безопасност.

Агенцията улеснява сътрудничеството между тези мрежи, като може да реши да свиква съвместни срещи на двете мрежи.

2. Агенцията създава мрежа на представителните организации от железопътния сектор на равнище ЕС. Списъкът на тези организации се определя посредством акт за изпълнение, приет от Комисията в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 75. Агенцията предоставя на мрежата секретариат. Задачите на мрежата са по-специално:
 - а) обмен на информация, свързана с безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт;
 - б) популяризиране на добри практики;
 - в) предоставяне на данни на Агенцията относно безопасността на железопътния транспорт и оперативната съвместимост.
3. Мрежите, посочени в параграфи 1 и 2, може да дават необвързващи становища по проектите на препоръки, посочени в член 9, параграф 2.
4. Агенцията може да създаде други мрежи с организации или органи, отговарящи за част от железопътната система.
5. Комисията може да участва в срещи на мрежите, посочени в настоящия член.

Член 35

Разпространение на информация

Агенцията разпространява сред съответните заинтересовани страни европейските законодателни актове, стандарти и насоки в областта на железопътния транспорт съгласно съответните планове за разпространение на информация, приети от управителния съвет. Тези планове се актуализират редовно от управителния съвет въз основа на анализ на нуждите.

Член 36

Научноизследователска дейност и насърчаване на иновациите

1. По искане на Комисията Агенцията дава своя принос за научноизследователските дейности в железопътния сектор на ниво ЕС, включително чрез оказване на съдействие на съответните служби на Комисията и представителни организации. Този принос не засяга другите научноизследователски дейности на ниво ЕС.
2. Комисията може да възложи на Агенцията задачата да насърчава иновациите, целящи подобряване на оперативната съвместимост и безопасността на железопътния транспорт и по-специално използването на нови информационни технологии и системи за проследяване и маркиране.

Член 37

Съдействие на Комисията

1. По искане на Комисията Агенцията я подпомага при прилагането на законодателството на Съюза, насочено към повишаване на нивото на оперативна съвместимост на железопътните системи и разработването на общ подход към безопасността на европейската железопътна система.
2. Тази помощ може да включва:
 - а) предоставяне на технически консултации по въпроси, изискващи специални експертни знания;
 - б) събиране на информация посредством мрежите, посочени в член 34.

Член 38

Помощ при оценката на железопътни проекти

Без да се засягат дерогациите, предвидени в член 9 от Директива [...] [Директивата относно оперативната съвместимост], по искане на Комисията Агенцията проучва от гледна точка на оперативната съвместимост всеки проект, включващ проектиране, изграждане, подновяване или модернизирание на подсистемата, за който е подадено заявление за финансова помощ от Съюза.

В срок, който трябва да се съгласува с Комисията в зависимост от важността на проекта и наличните ресурси и който не може да надвишава два месеца, Агенцията дава становище дали проектът отговаря на съответното законодателство в областта на оперативната съвместимост и безопасността на железопътния транспорт.

Член 39

Помощ за държавите членки, държавите кандидатки и заинтересованите страни

1. По своя собствена инициатива или по искане на Комисията, държавите членки, държавите кандидатки или мрежите, посочени в член 34, Агенцията организира обучение и други подходящи дейности, свързани с прилагането и разясняването на законодателството относно оперативната съвместимост и безопасността на железопътната система и свързаните с него продукти на Агенцията, като например регистри, ръководства за прилагане или препоръки.

2. Естеството и обхватът на дейностите, посочени в параграф 1, се определят от Съвета и са включени в работната програма.

Член 40

Международни отношения

1. Доколкото е необходимо за постигане на целите, определени в настоящия регламент, и без да се засяга съответната компетентност на държавите членки и на институциите на Съюза, включително Европейската служба за външна дейност, Агенцията може да установява контакти и да постига административни договорености с надзорни органи, с международни организации и с администрации на трети държави, компетентни по въпросите, свързани с дейността на Агенцията, за да следят научно-техническите постижения, както и за да се гарантира популяризирането на законодателството и стандартите на ЕС в областта на железопътния транспорт.
2. Тези договорености не пораждаат правни задължения по отношение на Съюза и неговите държави членки и не възпрепятстват държавите членки и техните компетентни органи да сключват двустранни или многостранни споразумения с тези надзорни органи, международни организации и администрации на трети държави. Тези договорености и сътрудничество подлежат на предварително обсъждане с Комисията и за тях се изпращат редовни доклади до нея.
3. Управителният съвет приема стратегия за отношенията с трети държави или международни организации, отнасящи се до въпроси от компетентността на Агенцията. Тази стратегия се включва в годишната и многогодишната работна програма на Агенцията с посочване на свързаните с нея ресурси.

Член 41

Координация по отношение на резервни части

Агенцията дава своя принос за определянето на евентуални резервни части за железопътния транспорт, които могат да бъдат стандартизирани. За тази цел Агенцията може да създаде работна група, за да координира дейностите на заинтересованите страни, и може да установи контакти с европейските органи за стандартизация. Агенцията представя на Комисията подходящи препоръки.

ГЛАВА 9

ОРГАНИЗАЦИЯ НА АГЕНЦИЯТА

Член 42

Административна и управленска структура

Административната и управленска структура на Агенцията се състои от:

- а) управителен съвет, който изпълнява функциите, определени в член 47;
- б) изпълнителен съвет, който изпълнява функциите, определени в член 49;
- в) изпълнителен директор, който изпълнява функциите, определени в член 50;

- г) апелативен съвет, който изпълнява функциите, определени в членове 54—56.

Член 43

Състав на управителния съвет

1. Управителният съвет се състои от по един представител от всяка държава членка и четирима представители на Комисията, като всички имат право на глас.

Управителният съвет също така включва шестима представители без право на глас, които представляват на европейско ниво следните групи:

- а) железопътни предприятия;
- б) управители на инфраструктура;
- в) железопътния отрасъл;
- г) профсъюзите;
- д) пътниците;
- е) потребителите на железопътен превоз на товари.

За всяка от тези групи Комисията определя представител и заместник от списък с четирима одобрени кандидати, представен от съответните европейски организации.

2. Членовете на управителния съвет и техните заместници се назначават въз основа на познанията си относно основната дейност на Агенцията, като се вземат предвид съответните им умения в областта на управлението, администрацията и бюджетирането. Всички страни полагат усилия за ограничаване на текучеството на своите представители в управителния съвет с цел да се гарантира приемствеността на работата му. Всички страни се стремят да постигнат балансирано представителство на мъжете и жените в състава на управителния съвет.
3. Държавите членки и Комисията назначават членове в управителния съвет, които ги представляват, както и заместник, който да ги представлява при отсъствие на титуляря.
4. Мандатът на членовете е четири години и може да бъде подновяван.
5. Когато е целесъобразно, участието на представители на трети държави и условията за такова участие се уреждат с договореностите, посочени в член 68.

Член 44

Председател на управителния съвет

1. Управителният съвет избира с мнозинство от две трети от членовете си с право на глас председател измежду представителите на държавите членки, и заместник-председател измежду своите членове.

Заместник-председателят замества председателя, когато председателят не може да изпълнява своите задължения.

2. Мандатът на председателя и заместник-председателя е четири години и може да се подновява. Ако обаче членството им в управителния съвет изтече по време на мандата им, мандатът изтича автоматично на същата дата.

Член 45

Заседания

1. Заседанията на управителния съвет се свикват от неговия председател. Изпълнителният директор на Агенцията участва в заседанията.
2. Управителният съвет заседава най-малко два пъти годишно. Той заседава и по инициатива на председателя, по искане на Комисията, по искане на мнозинството членове или на една трета от представителите на държавите членки в съвета.

Член 46

Гласуване

Освен ако в настоящия регламент е предвидено друго, управителният съвет взема решенията си с абсолютно мнозинство от своите членове с право на глас. Всеки член с право на глас разполага с един глас.

Член 47

Функции на управителния съвет

1. За да се гарантира, че Агенцията изпълнява своите задачи, управителният съвет:
 - а) приема годишния доклад за дейността на Агенцията за предходната година, до 1 юли го изпраща на Европейския парламент, Съвета, Комисията и Сметната палата и го оповестява публично;
 - б) приема всяка година годишната работна програма на Агенцията за следващата година и стратегическа многогодишна работна програма с мнозинство от две трети от членовете си с право на глас, след като е получил становището на Комисията и в съответствие с член 48;
 - в) приема с мнозинство от две трети от членовете си с право на глас годишния бюджет на Агенцията и осъществява и други функции във връзка с бюджета на Агенцията в съответствие с глава 10;
 - г) установява процедури за вземане на решения от изпълнителния директор;
 - д) приема правила за посещения в съответствие с член 10;
 - е) установява свой процедурен правилник;
 - ж) приема и актуализира плановете за разпространение на информация, посочени в член 35;
 - з) приема процедури за извършване на одитите, посочени в членове 29 и 30;
 - и) съгласно параграф 2 упражнява по отношение на персонала на Агенцията правомощията на орган по назначаването, предоставени от Правилника за длъжностните лица на органа по назначаването, както и от Условието за

работа на другите служители на Съюза на органа, оправомощен да сключва трудови договори („правомощия на орган по назначаването“);

- й) приема необходимите правила за прилагане на Правилника за длъжностните лица и Условието за работа на другите служители на Съюза в съответствие с процедурата, предвидена в член 110 от Правилника за длъжностните лица;
- к) назначава изпълнителния директор и може да удължи неговия мандат или да го отстрани от длъжност с мнозинство от две трети от членовете си с право на глас в съответствие с член 62;
- л) приема стратегия за борба с измамите, пропорционална на риска от измами, като взема предвид разходите и ползите от действията, които следва да бъдат предприети;
- м) осигурява подходящи последващи действия във връзка с констатациите и препоръките, произтичащи от разследвания на Европейската служба за борба с измамите (OLAF) и на различни вътрешни или външни одитни доклади и оценки;
- н) приема правила за предотвратяване и управление на конфликти на интереси по отношение на членове на управителния съвет и на апелативния съвет.

2. Въз основа на член 2, параграф 1 от Правилника за длъжностните лица и член 6 от Условието за работа на другите служители на Съюза и съгласно процедурата, предвидена в член 110 от същия правилник, управителният съвет взема решение за делегиране на съответните правомощия на орган по назначаването на изпълнителния директор и определя условията, при които делегираните правомощия могат да бъдат оттеглени. Изпълнителният директор има правото от своя страна да делегира тези правомощия на други лица.

Ако изключителни обстоятелства го налагат, при прилагането на горната алинея управителният съвет може чрез решение временно да оттегли делегираните правомощия на орган по назначаването на изпълнителния директор, както и тези, които той е делегирал вторично, и да ги упражнява пряко или да ги делегира на някой от членовете си или на служител, различен от изпълнителния директор.

Член 48

Годишни и многогодишни работни програми

1. Управителният съвет на Агенцията приема работната програма до 30 ноември всяка година, като взема предвид становището на Комисията, и я изпраща на държавите членки, на Европейския парламент, на Съвета, на Комисията, както и на мрежите, посочени в член 34.
2. Работната програма се приема, без това да засяга ежегодната бюджетна процедура на Съюза. Ако в срок от 15 дни от датата на приемане на работната програма Комисията изрази своето несъгласие с нея, управителният съвет отново разглежда програмата и в срок от два месеца я приема на второ четене с изменения, ако са необходими, или с мнозинство от две трети от членовете си с право на глас, включващо всички представители на Комисията, или с единодушие на представителите на държавите членки.

3. Работната програма на Агенцията определя целите на всяка дейност. По принцип всяка дейност и всеки проект са ясно свързани с ресурсите, необходими за осъществяването им, съгласно принципите за бюджетиране и управление на основата на дейности и процедурата за ранна оценка на въздействието, предвидена в член 7, параграф 2.
4. Ако е необходимо, управителният съвет изменя приетата работна програма, когато на Агенцията се възложи нова задача. Включването на тази нова задача е предмет на анализ на последиците за човешките и бюджетните ресурси и може да зависи от решение за отлагане на други задачи.
5. Управителният съвет също така приема и актуализира стратегическа многогодишната работна програма до 30 ноември всяка година. Взема се предвид становището на Комисията. Провеждат се консултации по проекта с Европейския парламент и мрежите, посочени в член 34. Приетата многогодишна работна програма се изпраща на държавите членки, Европейския парламент, Съвета, Комисията и мрежите, посочени в член 34.

Член 49

Изпълнителен съвет

1. Управителният съвет се подпомага от изпълнителен съвет.
2. Изпълнителният съвет подготвя решенията, които трябва да бъдат приети от управителния съвет. Когато е необходимо при спешни случаи, той приема временни решения от името на управителния съвет, по-специално по административни и бюджетни въпроси.

Заедно с управителния съвет той осигурява подходящи последващи действия във връзка с констатациите и препоръките, произтичащи от разследванията на OLAF и различните вътрешни или външни одитни доклади и оценки.

Без да се засягат отговорностите на изпълнителния директор, посочени в член 30, изпълнителният съвет го подпомага и съветва при изпълнението на решенията на управителния съвет с цел да се укрепи надзорът на административното и бюджетното управление.
3. Изпълнителният съвет е съставен от председателя на управителния съвет, един представител на Комисията и [четирима] други членове на управителния съвет. Управителният съвет назначава членовете на изпълнителния съвет и неговия председател.
4. Мандатът на членовете на изпълнителния съвет е със същата продължителност като мандата на членовете на управителния съвет.
5. Изпълнителният съвет заседава най-малко веднъж на три месеца. Председателят на изпълнителния съвет свиква допълнителни заседания по искане на неговите членове.
6. Управителният съвет установява процедурния правилник на изпълнителния съвет.

Задължения на изпълнителния директор

1. Агенцията се управлява от изпълнителен директор, който е напълно независим при изпълнението на задълженията си. Изпълнителният директор носи отговорност за своите действия пред управителния съвет.
2. Без да се засягат правомощията на Комисията, на управителния съвет и на изпълнителния съвет, изпълнителният директор не може да търси и да получава инструкции от никое правителство и от никой друг орган.
3. Изпълнителният директор докладва на Европейския парламент относно изпълнението на своите задължения, когато бъде поканен да направи това. Съветът може да покани изпълнителния директор да докладва за изпълнението на своите задължения.
4. Изпълнителният директор е законният представител на Агенцията. Той/тя взема решения, приема препоръки, становища и други официални актове на Агенцията.
5. Изпълнителният директор отговаря за административното управление на Агенцията и за изпълнението на задачите, които са ѝ възложени съгласно настоящия регламент. По-конкретно, изпълнителният директор отговаря за:
 - а) текущото административно ръководство на Агенцията;
 - б) изпълнението на решенията, приети от управителния съвет;
 - в) изготвянето на годишната работна програма и стратегическата многогодишна работна програма и представянето им на управителния съвет след консултация с Комисията;
 - г) изпълнението на годишната работна програма и стратегическата многогодишна работна програма и доколкото е възможно, изпълнението на исканията за съдействие от страна на Комисията във връзка със задачите на Агенцията съгласно настоящия регламент;
 - д) докладите пред управителния съвет за изпълнението на стратегическата многогодишна работна програма;
 - е) предприемането на необходимите стъпки и по-специално приемането на вътрешни административни инструкции и издаването на заповеди, за да гарантира, че Агенцията функционира в съответствие с настоящия регламент;
 - ж) създаването на ефективна система за наблюдение, която да сравнява резултатите на Агенцията с нейните оперативни цели и създаването на постоянна система за оценка, съответстваща на признатите професионални стандарти;
 - з) ежегодното изготвяне на проект за общ доклад на базата на системите за наблюдение и оценка, посочени в буква ж), и предаването му на управителния съвет;
 - и) подготовката на проекта на разчет на приходите и разходите на Агенцията съгласно член 58 и изпълнението на бюджета в съответствие с член 59;

- й) подготовката на годишния доклад за дейността на Агенцията и представянето му на управителния съвет за оценка;
- к) подготовката на план за действие вследствие на заключенията от ретроспективни оценки и докладването за напредъка на всеки две години пред Комисията;
- л) защитата на финансовите интереси на Съюза чрез прилагане на превантивни мерки против измама, корупция и други незаконни дейности, чрез ефективни проверки, чрез възстановяване на неоснователно платени суми при установени нередности и, когато е уместно, налагане на ефективни, пропорционални и възпиращи административни и финансови санкции;
- м) изготвянето на стратегия на Агенцията за борба с измамите и представянето ѝ на управителния съвет за одобрение;
- н) изготвянето на проекта за финансов регламент на Агенцията, който се приема от управителния съвет по силата на член 60, и на правилата за прилагането му.

Член 51

Създаване и състав на апелативните съвети

1. Агенцията създава един или повече апелативни съвети.
2. Апелативният съвет се състои от председател и двама други членове. Те имат заместници, които ги представляват в тяхно отсъствие.
3. Управителният съвет назначава председателя, другите членове и техните заместници измежду посочените в списъка на квалифицираните кандидати, приет от Комисията.
4. Когато апелативният съвет счете, че характерът на жалбата го изисква, той може да поиска от управителния съвет да назначи двама допълнителни членове и техни заместници измежду изброените в списъка, посочен в параграф 3.
5. По предложение на Агенцията Комисията установява процедурния правилник на апелативния съвет, след като се е консултирала с управителния съвет и в съответствие с процедурата по консултиране, посочена в член 75.

Член 52

Членове на апелативния съвет

1. Мандатът на членовете на апелативния съвет и заместниците им е четири години и може да бъде подновяван.
2. Членовете на апелативните съвети са независими и не могат да изпълняват никакви други задължения в рамките на Агенцията. При вземане на решение те не са обвързани с никакви инструкции.
3. Членовете на апелативните съвети не могат да бъдат отстранявани от длъжност, нито от списъка на квалифицираните кандидати по време на мандата им, освен ако има сериозно основание за такова отстраняване и Комисията, след получаване на становището на управителния съвет, вземе решение за такова действие.

Член 53

Отвод и самоотвод

1. Членовете на апелативния съвет не могат да вземат участие в никакви производства по обжалване, ако имат какъвто и да е личен интерес в производството, ако преди това са участвали като представители на една от страните в производството или ако са участвали във вземането на обжалваното решение.
2. Всеки член на апелативния съвет, който счита, че не следва да взема участие в някое производство по обжалване поради една от изброените в параграф 1 причини или по каквато и да било друга причина, уведомява за това апелативния съвет, който взема съответното решение за отвод.

Член 54

Решения, подлежащи на обжалване

1. Жалба пред апелативния съвет може да се подаде срещу решения, взети от Агенцията съгласно членове 12, 16, 17 и 18.
2. Жалба, подадена по реда на параграф 1, няма суспензивно действие. Агенцията обаче може да спре изпълнението на обжалваното решение, ако прецени, че обстоятелствата го позволяват.

Член 55

Лица с право на обжалване, срокове и форма на жалбата

1. Всяко физическо или юридическо лице може да обжалва решение, което е адресирано до него от Агенцията съгласно членове 12, 16, 17 и 18.
2. Жалбата, заедно с изложението на основанията за нея, се подава писмено в Агенцията в срок от два месеца от уведомяването на засегнатото лице за мярката или, ако лицето не е уведомено, в срок от два месеца от деня, в който то е узнало за нея.

Член 56

Разглеждане и произнасяне по жалби

1. Когато разглежда жалбата, апелативният съвет действа бързо. Той приканва толкова често, колкото е необходимо, страните в производството по обжалване да представят в определен срок забележки по издадените от него уведомления или по съобщения на други страни в производството по обжалване. Страните в производството по обжалване имат право на устни изказвания.
2. Апелативният съвет може да упражни съответните правомощия, които са от компетентността на Агенцията, или да отнесе делото до компетентния орган на Агенцията. Последният е обвързан от решението на апелативния съвет.

Член 57

Обжалване пред Съда на Европейския съюз

1. Искове за отмяна на решения на Агенцията, взети съгласно членове 12, 16, 17 и 18, могат да се предявяват пред Съда на Европейския съюз само след като всички процедури за обжалване в рамките на Агенцията са били изчерпани.
2. Агенцията взема всички необходими мерки, за да се съобрази с решението на Съда на Европейския съюз.

ГЛАВА 10

ФИНАНСОВИ РАЗПОРЕДБИ

Член 58

Бюджет

1. За всяка финансова година, съответстваща на календарната година, се изготвя разчет за всички приходи и разходи на Агенцията и се включва в бюджета на Агенцията. Приходите са равни на разходите.
2. Приходите на Агенцията се състоят от:
 - а) вноса на Съюза,
 - б) евентуални вноски от трети държави, участващи в работата на Агенцията, както е предвидено в член 68,
 - в) таксите, плащани от заявителите и притежатели на сертификати и разрешения, издадени от Агенцията в съответствие с членове 12, 16, 17 и 18;
 - г) такси за публикации, обучение и всякакви други услуги, предоставяни от Агенцията;
 - д) евентуални доброволни вноски от държави членки, трети държави или други организации, при условие че тези вноски не компрометират независимостта и безпристрастността на Агенцията.
3. Разходите на Агенцията включват разходи за персонала, административни, инфраструктурни и оперативни разходи.
4. Приходите са равни на разходите.
5. Въз основа на проект, изготвен от изпълнителния директор на принципа на бюджетирането на основата на дейности, управителният съвет ежегодно съставя разчет на приходите и разходите на Агенцията за следващата финансова година. Този разчет, който включва проект на щатно разписание, се представя от управителния съвет на Комисията най-късно до 31 януари.
6. Разчетът се препраща от Комисията на Европейския парламент и на Съвета (наричани по-нататък „бюджетен орган“) заедно с предварителния общ проектобюджет на Европейския съюз.
7. Въз основа на разчета Комисията вписва в предварителния общ проектобюджет на Европейския съюз бюджетните предвиждания, които тя смята за необходими за изпълнение на щатното разписание и сумата на

субсидията, която трябва да се отдели от общия бюджет, който тя представя пред бюджетния орган в съответствие с член 314 от Договора, заедно с описание и обосновка за всяка разлика между разчета и сумата на субсидията, с която се задължава общият бюджет.

8. Бюджетният орган разрешава отпускане на бюджетни кредити за субсидията на Агенцията. Бюджетният орган приема щатното разписание на Агенцията.
9. Бюджетът се приема от управителния съвет с мнозинство от две трети от членовете му с право на глас. Бюджетът на Агенцията се утвърждава след окончателното приемане на общия бюджет на Европейския съюз. Ако е необходимо, той се коригира съответно.
10. Управителният съвет уведомява бюджетния орган незабавно за своето намерение да осъществи какъвто и да било проект, който може да има значителни последици за финансирането на бюджета, и по-специално проекти, свързани с недвижима собственост, като например наемането или закупуването на сгради. Той информира Комисията за това. Когато представител на бюджетния орган е обявил намерението си да представи становище по проекта, той изпраща своето становище на управителния съвет в срок от шест седмици от датата на уведомлението за проекта.

Член 59

Изпълнение и контрол на бюджета

1. Изпълнителният директор изпълнява бюджета на Агенцията.
2. Най-късно до 1 март след приключване на финансовата година счетоводителят на Агенцията представя междинните отчети и доклада за бюджетното и финансовото управление за финансовата година на счетоводителя на Комисията. Счетоводителят на Комисията консолидира междинните финансови отчети на институциите и децентрализираните органи в съответствие с член 147 от Регламент (ЕО, Евратом) № 966/2012 (Общият финансов регламент).
3. До 31 март след приключване на финансовата година счетоводителят на Комисията изпраща на Сметната палата междинните отчети на Агенцията и доклада за бюджетното и финансовото управление за финансовата година. Докладът за бюджетното и финансовото управление за финансовата година се изпраща и до Европейския парламент и Съвета.
Сметната палата проучва тези отчети в съответствие с член 287 от Договора. Тя публикува всяка година доклад за дейностите на Агенцията.
4. След получаване на забележките на Сметната палата по междинния отчет на Агенцията по член 148 от Общия финансов регламент, изпълнителният директор изготвя окончателния финансов отчет на Агенцията на своя отговорност и го представя на управителния съвет за становище.
5. Управителният съвет дава становище по окончателните отчети на Агенцията.
6. До 1 юли след всяка финансова година изпълнителният директор изпраща окончателните отчети заедно със становището на управителния съвет на Европейския парламент, Съвета, Комисията и Сметната палата.
7. Окончателните отчети се публикуват.

8. До 30 септември след всяка финансова година изпълнителният директор изпраща на Сметната палата отговор на нейните забележки. Той изпраща този отговор и на управителния съвет.
9. По искане на Европейския парламент изпълнителният директор му представя цялата информация, необходима за безпроблемното протичане на процедурата по освобождаване от отговорност във връзка с изпълнението на бюджета за съответната финансова година, в съответствие с член 165, параграф 3 от Общия финансов регламент.
10. Европейският парламент, по препоръка от Съвета, действащ чрез квалифицирано мнозинство, до 30 април на година N + 2 освобождава от отговорност изпълнителния директор по отношение на изпълнението на бюджета за година N.

Член 60

Финансов регламент

След консултация с Комисията управителният съвет приема финансовите правила, приложими към Агенцията. Те не могат да се отклоняват от Регламент (ЕО, Евратом) № 2343/2002¹³, освен ако такова отклонение е специално необходимо за дейността на Агенцията и Комисията е дала своето предварително съгласие.

ГЛАВА 11

ПЕРСОНАЛ

Член 61

Общи разпоредби

1. Правилникът за длъжностните лица на Европейския съюз и Условието за работа на другите служители на Съюза, както и правилата, приети чрез споразумение между институциите на Европейския съюз за прилагането на Правилника за длъжностните лица, се прилагат по отношение на персонала на Агенцията.
2. В интерес на работата Агенцията назначава:
 - а) служители, които отговарят на изискванията за назначаване на безсрочен договор, и
 - б) служители, които не отговарят на изискванията за назначаване на безсрочен договор.

За прилагането на настоящия параграф се приемат подходящи правила съгласно процедурата, предвидена в член 110 от Правилника за длъжностните лица.

¹³ Регламент (ЕО, Евратом) № 2343/2002 на Комисията от 23 декември 2002 г. за рамковия финансов регламент за органите, посочени в член 185 от Регламент (ЕО, Евратом) № 1605/2002 на Съвета за финансовия регламент, приложим за общия бюджет на Европейските общности (ОВ L 357, 31.12.2002 г., стр. 72).

3. Агенцията предприема подходящи административни мерки за организиране на службите си, за да избегне всякакви конфликти на интереси.

Член 62

Изпълнителен директор

1. Изпълнителният директор се назначава като срочно нает служител на Агенцията съгласно член 2, буква а) от Условието за работа на другите служители на Съюза.
2. Изпълнителният директор се назначава от управителния съвет от списък с кандидати, предложен от Комисията след открита и прозрачна процедура за подбор.

За целите на сключване на договора с изпълнителния директор, Агенцията се представлява от председателя на управителния съвет.

Преди назначаването избраният от управителния съвет кандидат може да бъде поканен да направи изявление пред компетентния комитет на Европейския парламент и да отговори на въпроси, поставени от неговите членове.

3. Мандатът на изпълнителния директор е пет години. До края на този срок Комисията прави оценка, която взема предвид оценката на резултатите от работата на изпълнителния директор на Агенцията и бъдещите задачи и предизвикателства пред Агенцията.
4. Управителният съвет, действайки по предложение на Комисията и като взема предвид оценката, посочена в параграф 3, може еднократно да удължи мандата на изпълнителния директор за не повече от пет години.
5. Управителният съвет уведомява Европейския парламент за намерението си да удължи мандата на изпълнителния директор. В рамките на предхождания удължаването месец изпълнителният директор може да бъде поканен да направи изявление пред компетентния комитет на Европейския парламент и да отговори на въпроси, поставени от неговите членове.
6. Изпълнителен директор, чийто мандат е бил удължен, не може да участва в друга процедура за подбор за същата длъжност в края на целия срок.
7. Изпълнителният директор може да бъде отстранен от поста си единствено с решение на управителния съвет по предложение на Комисията.

Член 63

Командировани национални експерти и други служители

Агенцията може също така да използва услугите на командировани национални експерти или друг персонал, който не е нает от нея, съгласно Правилника за длъжностните лица и Условието за наемане на други служители.

Управителният съвет приема решение за определяне на правила за командироването на национални експерти в Агенцията.

ГЛАВА 12

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 64

Привилегии и имунитет

За Агенцията и нейния персонал се прилага Протоколът за привилегиите и имунитетите на Европейския съюз.

Член 65

Споразумение за седалището и условия за функциониране

1. Необходимите разпоредби за настаняването на Агенцията в приемащата държава членка и за сградния фонд, който трябва да бъде предоставен от тази държава, както и конкретните правила, приложими в приемащата държава членка по отношение на изпълнителния директор, членовете на управителния съвет, персонала на Агенцията и членовете на семействата им, се определят в споразумение за седалището, сключено между Агенцията и приемащата държава членка след одобрение от управителния съвет и не по-късно от 2015 г.
2. Приемащата държава членка осигурява възможно най-добрите условия за доброто функциониране на Агенцията, в това число многоезиково училищно обучение с европейска насоченост и подходящи транспортни връзки.

Член 66

Отговорност

1. Договорната отговорност на Агенцията се регулира от правото, приложимо към съответния договор.
2. Съдът на Европейския съюз е компетентен да се произнася с решение по всяка арбитражна клауза, съдържаща се в сключен от Агенцията договор.
3. При извъндоговорна отговорност Агенцията, в съответствие с общите за законодателствата на държавите членки принципи, компенсират всякакви вреди, нанесени от нейни отдели или от нейния персонал в процеса на изпълнение на задълженията им.
4. Съдът на Европейския съюз е компетентен по споровете, свързани с обезщетение за вредите, посочени в параграф 3.

Член 67

Езиков режим

1. По отношение на Агенцията се прилагат разпоредбите, предвидени в Регламент № 1 от 15 април 1958 г. за определяне на езиковия режим на Европейската икономическа общност¹⁴.

¹⁴ ОВ 17, 6.10.1958 г., стр. 385

2. Преводните услуги, необходими за функционирането на Агенцията, се предоставят от Центъра за преводи към органите на Европейския съюз.

Член 68

Участие на трети държави в работата на Агенцията

1. Без да се засяга член 40, Агенцията е отворена за участие на трети държави, по-специално на държавите, попадащи в обхвата на европейската политика за съседство и политиката за разширяване, както и на държавите от ЕАСТ, които са сключили споразумения със Съюза, съгласно които съответните държави са приели и прилагат законодателството на Съюза или еквивалентни нему национални мерки в областта, обхваната от настоящия регламент.
2. Съгласно съответните разпоредби на споразуменията, посочени в параграф 1, между Агенцията и трети държави се постигат договорености за определяне на подробни правила за участието на тези държави в работата на Агенцията, по-специално естеството и степента на подобно участие. Тези договорености включват разпоредби относно финансовите вноски и персонала. Те могат да предвидят представителство без право на глас в управителния съвет.

Агенцията подписва договореностите след съгласието на Комисията и консултация с управителния съвет.

Член 69

Сътрудничество с национални органи и организации

1. Агенцията може да сключва споразумения със съответните национални органи, по-специално с националните органи по безопасността и други компетентни органи, във връзка с прилагането на членове 12, 16, 17 и 18.
2. Споразуменията може да включват превъзлагането на някои задачи на Агенцията на националните органи, като например проверка и подготовка на досиетата, удостоверяване на техническата съвместимост, извършване на посещения и изготвяне на технически проучвания.
3. Агенцията гарантира, че споразуменията включват най-малко конкретно описание на задачите и условията за очакваните резултати, срокове за предоставянето им, както и размер и график на плащанията.
4. Споразуменията, описани в параграфи 1, 2 и 3, не засягат цялостната отговорност на Агенцията за изпълнението на задачите ѝ, както е предвидено в членове 12, 16, 17 и 18.

Член 70

Прозрачност

Регламент (ЕО) № 1049/2001 на Европейския парламент и на Съвета¹⁵ се прилага по отношение на документите, държани от Агенцията.

Управителният съвет приема практически мерки за прилагането на Регламент (ЕО) № 1049/2001 до [...].

¹⁵ ОВ L 145, 31.5.2001 г., стр. 43.

За решенията, взети от Агенцията съгласно член 8 от Регламент (ЕО) № 1049/2001, могат да се завеждат жалби пред омбудсмана или искиове пред Съда на Европейския съюз съгласно съответно членове 228 и 263 от Договора.

Обработването на данни от личен характер от Агенцията е предмет на Регламент (ЕО) № 45/2001.

Член 71

Правила за сигурност за защита на класифицираната информация

Агенцията прилага принципите за сигурност, съдържащи се в правилата за сигурност на Комисията за защита на класифицираната информация на ЕС (КИЕС) и неклассифицираната информация от чувствително естество, както е посочено в приложението към Решение 2001/844/ЕО, ЕОВС, Евратом на Комисията от 29 ноември 2001 г. за изменение на нейния вътрешен процедурен правилник. Тези принципи обхващат, *inter alia*, разпоредбите за обмена, обработката и съхранението на такава информация.

Член 72

Борба с измамите

1. С цел да се улесни борбата с измамите, корупцията и други незаконни дейности, попадащи в обхвата на Регламент (ЕО) № 1073/1999, в срок от шест месеца от датата на влизане в сила на настоящия регламент, Агенцията се присъединява към Междуинституционалното споразумение от 25 май 1999 г. относно вътрешните разследвания, провеждани от Европейската служба за борба с измамите (OLAF), и приема подходящи разпоредби, приложими към всички служители на Агенцията, като се използва образецът, съдържащ се в приложението към това споразумение.
2. Сметната палата на Европейския съюз има правомощия за извършване на одити по документи и на място на всички бенефициери на безвъзмездни средства, изпълнители и подизпълнители, които са получили средства от Съюза чрез Агенцията.
3. Европейската служба за борба с измамите (OLAF) може да извършва разследвания, включително проверки и инспекции на място, в съответствие с разпоредбите и процедурите, предвидени в Регламент (ЕО) № 1073/1999 на Европейския парламент и на Съвета¹⁶ и Регламент (Евратом, ЕО) № 2185/96 на Съвета¹⁷ с цел да се установи дали е налице измама, корупция или друга незаконна дейност, накърняваща финансовите интереси на Съюза, във връзка с решение за отпускане на безвъзмездни средства или договор, финансирани от Агенцията.
4. Без да се засягат параграфи 1, 2 и 3, споразуменията за сътрудничество с трети държави и международни организации, договорите, споразуменията и решенията за отпускане на безвъзмездни средства, произтичащи от прилагането на настоящия регламент, съдържат разпоредби, с които Сметната

¹⁶ ОВ L 136, 31.5.1999 г., стр. 1.

¹⁷ ОВ L 292, 15.11.1996 г., стр. 2.

палата и OLAF изрично се упълномощават да провеждат такива одити и разследвания съгласно съответните техни компетенции.

ГЛАВА 13

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 73

Делегирани актове във връзка с членове 12, 16, 17 и 18

1. Комисията е оправомощена да приема делегирани актове съгласно член 74 относно таксите, събирани при прилагане на членове 12, 16, 17 и 18.
2. В актовете, посочени в параграф 1, се определят по-специално услугите, за които се дължат такси съгласно членове 12, 16, 17 и 18, размера на таксите и начина, по който се плащат.
3. Такси се събират за:
 - а) издаването и подновяването на разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, разрешения за пускане на пазара на возила и типове возила, включително евентуално посочване на съвместимостта с мрежите или отделни линии;
 - б) издаване и подновяване на сертификати за безопасност;
 - в) предоставяне на услуги; те отразяват реалната себестойност на всяка отделна услуга;
 - г) обработване на жалби.

Всички такси се изразяват и събират в евро.

4. Размерът на таксите се определя така, че да гарантира, че приходът от тях е достатъчен да покрие пълната себестойност на предоставяната услуга. Всички разходи на Агенцията, свързани със служителите, ангажирани с посочените в параграф 3 дейности, включително свързаните с тях пропорционални пенсионни вноски от работодателя, също се включват в тази себестойност. Ако при предоставянето на услугите, за които се събират такси, редовно възниква значителен дисбаланс, преразглеждането на размера на таксите става задължително.

Член 74

Делегиране на правомощия

1. Правомощието да приема делегирани актове се предоставя на Комисията при спазване на предвидените в настоящия член условия.
2. Делегираните правомощия, посочени в член 73, се предоставят на Комисията за неопределен срок, считано от датата на влизане в сила на настоящия регламент.
3. Делегираните правомощия, посочени в член 73, може да бъдат оттеглени по всяко време от Европейския парламент или от Съвета. Решението за оттегляне прекратява делегираните правомощия, посочени в него. То влиза в сила в деня

след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз* или на по-късна, определена в него дата. То не засяга действителността на делегираните актове, които вече са в сила.

4. След като приеме делегиран акт, Комисията незабавно уведомява едновременно Европейския парламент и Съвета.
5. Делегиран акт, приет съгласно член 73, влиза в сила единствено ако нито Европейският парламент, нито Съветът са представили възражения в срок от [два месеца] след нотифицирането на акта на Европейския парламент и Съвета или ако преди изтичането на този срок и Европейският парламент, и Съветът са уведомили Комисията, че няма да представят възражения. Този срок се удължава с [два месеца] по инициатива на Европейския парламент или на Съвета.

Член 75

Процедура на комитета

Комисията се подпомага от комитета, създаден съгласно член 21 от Директива 96/48/ЕО. Той е комитет по смисъла на Регламент (ЕС) № 182/2011.

При позоваване на настоящия член се прилага член 4 от Регламент (ЕС) № 182/2011.

Член 76

Оценка и преразглеждане

1. Не по-късно от пет години след влизане в сила на настоящия регламент и на всеки пет години след това Комисията възлага извършването на оценка, по-специално на въздействието, ефективността и ефикасността на Агенцията и на нейните работни практики. Оценката разглежда по-специално евентуална нужда от промяна на правомощията на Агенцията и финансовите последици от такава промяна.
2. Комисията изпраща доклада за оценката заедно със заключенията си по доклада до Европейския парламент, Съвета и управителния съвет. Резултатите от оценката се оповестяват публично.
3. По повод на всяка втора оценка се прави и оценка на резултатите, постигнати от Агенцията, като се вземат предвид нейните цели, правомощия и задачи.

Член 77

Преходни разпоредби

1. Агенцията е правоприменник на Европейската железопътна агенция, учредена с Регламент (ЕО) № 881/2004, по отношение на цялата собственост, споразумения, правни задължения, трудови договори, финансови ангажименти и задължения.
2. Чрез дерогация от член 43 членовете на административния съвет, назначени по силата на Регламент (ЕО) № 881/2004 преди датата на влизане в сила на настоящия регламент, продължават да изпълняват задълженията си до изтичане на мандата им като членове на управителния съвет.

Чрез дерогация от член 49 изпълнителният директор, който е назначен по силата на Регламент (ЕО) № 881/2004, продължава да изпълнява задълженията си до изтичане на мандата му.

3. Чрез дерогация от член 61 всички трудови договори, които са в сила към датата на влизане в сила на настоящия регламент, продължават да се спазват до изтичането им.

Член 78

Отмяна

Регламент (ЕО) № 881/2004 се отменя.

Член 79

Влизане в сила

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Европейския парламент
Председател

За Съвета
Председател

ПРИЛОЖЕНИЕ
ЗАКОНОДАТЕЛНА ФИНАНСОВА ОБОСНОВКА

1. РАМКА НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

1.1. Наименование на предложението/инициативата

Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно Агенцията за железопътен транспорт на Европейския съюз и за отмяна на Регламент (ЕО) № 881/2004

1.2. Съответни области на политиката в структурата на УД/БД¹⁸

06: Мобилност и транспорт
0602: Политика за сухопътен, въздушен и морски транспорт
060208: Европейска железопътна агенция
06020801: Европейска железопътна агенция — вноска по дялове 1 и 2
06020802: Европейска железопътна агенция — вноска по дял 3

1.3. Естество на предложението/инициативата

- Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност**
- Предложението/инициативата е във връзка с **нова дейност след пилотен проект/подготвителна дейност¹⁹**
- Предложението/инициативата е във връзка с **продължаване на съществуваща дейност**
- Предложението/инициативата е във връзка с **дейност, пренасочена към нова дейност**

1.4. Цели

1.4.1. Многогодишни стратегически цели на Комисията, за чието изпълнение е предназначено предложението/инициативата

Цели/добавена стойност за ЕС в съответствие със стратегията „Европа 2020“:

Агенцията допринася за оперативно съвместимия, безопасен и устойчив железопътен транспорт в полза на икономиката на ЕС и неговите граждани. Това е в пълно съответствие с трите приоритета на стратегията „Европа 2020“:

- интелигентен растеж: изграждане на икономика, основаваща се на знания и иновации. Агенцията допринася за развитието на най-високите възможни технически стандарти за железопътни возила и инфраструктура, като по този начин насърчава знанията и иновациите.
- устойчив растеж: насърчаване на по-екологична и по-конкурентоспособна икономика с по-ефективно използване на ресурсите. Агенцията допринася за по-устойчив и екологосъобразен транспортен сектор на ЕС, като ограничава общото ниво на емисиите и потреблението на енергия. Железопътният транспорт ще допринесе за постигане на целите „20/20/20“ по отношение на климата и енергетиката и водещата

¹⁸ УД: управление по дейности — БД: бюджетиране по дейности.

¹⁹ Съгласно член 49, параграф 6, буква а) или б) от Финансовия регламент.

инициатива „Европа за ефективно използване на ресурсите“. Агенцията ще изпълнява ролята си за прилагането ѝ в сектора.

– приобщаващ растеж: стимулиране на икономика с високи равнища на заетост, която води до социално и териториално сближаване. По отношение на най-отдалечените региони и тяхната връзка с центъра железопътният транспорт е съществен елемент за осигуряване на териториалното сближаване. Той предоставя достъпни и устойчиви средства за транспорт за голяма част от населението, като по този начин допринася за увеличаване на социалната мобилност и на възможностите за трудова заетост и помага за премахването на различията между по-бедните и по-богатите региони и държави в ЕС.

1.4.2. Конкретни цели и съответни дейности във връзка с УД/БД

Бюджетна сфера: 06 02

Съответна дейност във връзка с УД/БД: 060208 Европейска железопътна агенция:

- Бюджетна позиция 06 02 08 01 — Европейска железопътна агенция — субсидия по дялове I и II (административни разходи)

- Бюджетна позиция 06 02 08 02 — Европейска железопътна агенция — субсидия по дял III (оперативни разходи)

Конкретни цели:

Конкретна цел 1: увеличаване на ефективността на процедурите за сертифициране на безопасност и предоставяне на разрешения чрез издаване на единни сертификати за безопасност и разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, валидни на цялата територия на ЕС, и гарантиране на недискриминационен подход.

Конкретна цел 2: повишаване на съгласуваността на нормативната уредба на ЕС в областта на железопътните превози чрез наблюдението на националните железопътни органи и намаляване на броя на националните правила в тази област.

Конкретна цел 3: подобряване на изпълнението и прилагането на законодателството на ЕС в областта на железопътните превози чрез увеличаване на помощта за Комисията, държавите членки и заинтересованите страни.

Конкретна цел 4: подпомагане на Комисията при създаването и актуализирането на вторичното законодателство относно оперативната съвместимост и безопасността на железопътния транспорт, включително развиването на общ подход към безопасността.

Конкретна цел 5: осигуряване на съгласувано развитие на ERTMS в ЕС и насърчаване на ERTMS извън ЕС.

Конкретна цел 6: осигуряване на подходящо сертифициране на машинисти и други подобни задачи в съответствие с Директива 2007/59/ЕО.

Конкретна цел 7: поддържане и актуализиране на публичните регистри и бази данни, отнасящи се до безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт.

1.4.3. Очаквани резултати и отражение

Да се посочи въздействието, което предложението/инициативата следва да окаже по отношение на бенефициерите/целевите групи.

Резултати, свързани с конкретните цели:

Резултат от конкретна цел 1: намалени разходи за заявителите и по-кратък срок за издаването на сертификати за безопасност, разрешения за пускане на пазара на возила и разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия; еднакви условия за всички заявители в ЕС; гарантирано недискриминационно отношение към операторите.

Резултат от конкретна цел 2: хармонизиране на прилагането на европейското законодателство в областта на железопътния транспорт и практиките на националните органи; по-голяма яснота и прозрачност на правните изисквания и оперативните условия в ЕС чрез намаляване на ненужните правила, което ограничава възможностите за дискриминационни практики срещу оператори.

Резултат от конкретна цел 3: по-добро разбиране на законодателството в областта на железопътния транспорт от заинтересованите страни и държавите членки, което води до по-доброто функциониране на единното европейско железопътно пространство; работата на различните служби на Комисията става по-ефективна и по-ефикасна.

Резултат от конкретна цел 4: единното европейско железопътно пространство повишава оперативната си съвместимост с високо ниво на безопасност, което е от полза за железопътните предприятия, потребителите и пътниците.

Резултат от конкретна цел 5: ERTMS се прилага последователно в ЕС със съоръжения, които съответстват на действащите спецификации; стандартите на ERTMS се популяризират извън ЕС.

Резултат от конкретна цел 6: съгласувано третиране на машинистите в целия ЕС.

Резултат от конкретна цел 7: прозрачност за заинтересованите страни, държавите членки и широката общественост по отношение на важни данни за безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт.

1.4.4. Показатели за резултатите и за отражението

Да се посочат показателите, които позволяват да се проследи изпълнението на предложението/инициативата.

Показатели на конкретна цел 1:

- брой на издадените сертификати за безопасност;
- брой на издадените разрешения за пускане на пазара на возила;
- брой на издадените разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия.

Показатели на конкретна цел 2:

- брой на издадените одитни доклади на националните органи;
- брой на оттеглените национални правила;
- брой на националните правила, обявени за взаимно приети;

- други резултати, свързани с контрола и наблюдението.

Показатели на конкретна цел 3:

- брой доклади за оценка на прилагането на законодателството в областта на железопътния транспорт;
- брой оценени железопътни проекти;
- брой на организирани информационни мероприятия и обучения (работни срещи, конференции);
- брой на издадените тълкувателни документи;
- брой на посещенията на място за оказване на помощ;
- други резултати, свързани с увеличаване на помощта.

Показатели на конкретна цел 4:

- брой на препоръките за нови технически спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), изпратени до Комисията;
- брой на препоръките за преразглеждане на техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС), изпратени до Комисията;
- брой на препоръките за нови общи методи за безопасност (ОМБ), изпратени до Комисията;
- брой на препоръките за преразглеждане на общи методи за безопасност (ОМБ), изпратени до Комисията;
- брой на становищата, предоставени на Комисията, държавите членки и други заинтересовани страни;
- брой на направените оценки на въздействието и анализи на разходите и ползите;
- други резултати, свързани с увеличаването на оперативната съвместимост и безопасността.

Показатели на конкретна цел 5:

- брой на направените препоръки по отношение на промените и на новите версии на ERTMS;
- брой представени на Комисията доклади за прилагането на оценката на съответствието и на процедурата за проверка „ЕО“ на ERTMS оборудване;
- брой изпратени до Комисията препоръки относно техническите несъответствия на проектите на ERTMS
- други резултати, отнасящи се до осигуряването на съгласувано развитие и внедряване на ERTMS.

Показатели на конкретна цел 6:

- брой машинисти, сертифицирани в съответствие с Директивата за машинистите;
- други резултати във връзка с хармонизирането на условията за машинистите.

Показатели на конкретна цел 7:

- брой на създадените и управляваните публични бази данни и регистри;

- други резултати, свързани с прозрачността на данните във връзка с железопътния транспорт.

1.5. Мотиви за предложението/инициативата

1.5.1. Нужди, които трябва да бъдат задоволени в краткосрочен или дългосрочен план

Да се позволи на Европейската железопътна агенция (ERA) да започне нови дейности и да продължи да покрива достатъчно съществуващите задачи, които са необходими за постигане на напълно оперативно съвместим и безопасен вътрешен железопътен пазар (единно европейско железопътно пространство).

1.5.2. Добавена стойност от намесата на ЕС

Понастоящем участието на ЕС (задачи на Европейската железопътна агенция) е уредено в регламента за създаване на ERA 881/2004. Освен това с Директива 2004/49/ЕО, Директива 2008/57/ЕО и Директива 2007/59/ЕО на Агенцията пряко или непряко бяха възложени и други задачи. Редица други второстепенни законодателни актове, приети от Комисията съгласно горепосочените директиви, по-специално ТСОС, ОМБ и ОКБ, също оказваха въздействие върху дейностите и работата на ERA. Настоящият регламент има за цел да обедини всички съществуващи задачи на Агенцията в един законодателен акт и да разшири ролята на ERA в области, където това е целесъобразно.

В съответствие с Бялата книга за транспорта от 2011 г. („Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“) и резултатите от оценката на въздействието, придружаваща настоящата инициатива, това предложение ще предостави допълнителна добавена стойност на ЕС чрез премахване на съществуващите технически и административни пречки в железопътния сектор, по-конкретно като:

- направи издаването на разрешения за железопътни возила и сертифицирането за безопасност на железопътните предприятия по-ефикасни (по-евтини и по-бързи) и безпристрастни, като ги пренесе на равнище ЕС;

- увеличи съгласуваността и прилагането на достиженията на правото на ЕС в областта на железопътните превози, като даде възможност на Агенцията да контролира функционирането на националните органи, които работят в областта на безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт;

- улесни по-бързия напредък към действително общи стандарти на ЕС в областта на железопътните превози чрез засилване на дейността на ERA за намаляването на националните правила в тази област;

- подобри изразходването на средствата от ЕС за железопътния транспорт (трансевропейските мрежи — TEN, Кохезионния фонд, структурните фондове, програми за научноизследователска дейност и др.).

Участието на ЕС чрез ERA позволява висока добавена стойност благодарение на:

- използването на специална структура и квалифициран персонал, някои от които вече са налични;

- положителен опит с изпитани методи (например, чрез използването на изградената и функционираща мрежа на националните органи по безопасността);
- нейната обективност и безпристрастност, които се ценят високо от заинтересованите страни.

1.5.3. Изводи от подобен опит в миналото

Оценката на Регламента за ERA и дейността на Агенцията (2009-2010 г.) и цялостната оценка на агенциите на ЕС през 2009 г. показаха добавената стойност, която Агенцията допринася.

Настоящата инициатива се стреми да прилага (чрез преразглеждане на Регламента за ERA) препоръките от оценката на ERA, от Сметната палата и Службата за вътрешен одит, и от Съвместното изявление на Комисията, на Европейския парламент и на Съвета относно децентрализираните агенции – особено що се отнася до вътрешната структура, управлението и функционирането.

1.5.4. Съгласуваност и евентуална синергия с други актове

Предложението е съгласувано с Бялата книга за транспорта от 2011 г., по-специално с инициативи 1 и 19 от нея:

— „да се постигне единно разрешение за типове возила и единно сертифициране за безопасност на железопътните предприятия, като се стимулира ролята на Европейската железопътна агенция (ERA)“;

— „да се утвърди ролята на ERA в областта на безопасността на железопътния транспорт, по-специално на контрола ѝ върху националните мерки за безопасност, предприети от националните органи по безопасност и постепенната им хармонизация“.

Предложението е в съответствие с политиката и законодателството на ЕС относно безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт, по-специално директиви 2004/49 (Директивата относно безопасността на железопътния транспорт) и 2008/57 (Директивата относно оперативната съвместимост), които също ще бъдат променени, като част от инициативата. Трите преразгледани акта са взаимосвързани и имат за цел премахване на оставащите административни и технически пречки, по-специално чрез създаване на общ подход към правилата за безопасност и оперативна съвместимост, за да се увеличат икономии от мащаба за железопътните предприятия, осъществяващи дейност в рамките на ЕС, да се намалят административните разходи и ускорят административните процедури, както и да се избегне прикритата дискриминация.

Освен това настоящата инициатива е част от по-широкия четвърти законодателен пакет в областта на железопътния транспорт, който ще се стреми, освен към описаната по-горе цел, и към отварянето на пазара на вътрешни пътнически превози и оптимизирането на управлението на инфраструктурата; очакват се синергии особено що се отнася до намаляването на дискриминацията във връзка с достъпа до инфраструктура, като по този начин се намаляват пречките пред навлизането на нови участници.

Налице е също така важна синергия между преразглежданите задачи на ERA и Изпълнителната агенция за трансевропейската транспортна мрежа във връзка с оценката на железопътни проекти, във връзка с по-високата икономическа изгода и с ефективността на проектите, финансирани от фондовете на ЕС.

Освен това настоящата инициатива съответства на и прилага препоръките от Сметната палата и Службата за вътрешен одит, от Съвместното изявление на Комисията, на Европейския парламент и на Съвета относно децентрализираните агенции, както и от оценката на ERA.

Накрая, целта на настоящата инициатива е да се включат в Регламента за ERA редица задачи и дейности, които бяха възложени на Агенцията чрез други актове, и в частност Директива 2007/59/ЕО, решенията на Комисията относно техническите спецификации за оперативна съвместимост (ТСОС) и общите методи за безопасност (ОМБ).

1.6. Срок на действие и финансово отражение

Предложение/инициатива с **неограничен срок на действие**

- Осъществяване с период на започване на дейност от 2015 до 2020 г.,
- последван от функциониране с пълен капацитет.

1.7. Предвидени методи на управление²⁰

Пряко централизирано управление от Комисията

Непряко централизирано управление чрез делегиране на задачи по изпълнението на:

- изпълнителни агенции
- органи, създадени от Общностите²¹
- национални органи от публичния сектор/организации, предоставящи обществени услуги
- лица, натоварени с изпълнението на специфични дейности по силата на дял V от Договора за Европейския съюз и посочени в съответния основен акт по смисъла на член 49 от Финансовия регламент

Споделено управление с държавите членки

Децентрализирано управление с трети държави

Съвместно управление с международни организации *(да се уточни)*

²⁰ Подробности във връзка с методите на управление и позоваванията на Финансовия регламент могат да бъдат намерени на уебсайта BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²¹ Посочени в член 185 от Финансовия регламент.

2. МЕРКИ ЗА УПРАВЛЕНИЕ

2.1. Правила за мониторинг и докладване

Да се посочат честотата и условията.

Всички агенции на ЕС работят съгласно система за стриктен мониторинг, която включва структури за вътрешен одит, Службата за вътрешен одит на Комисията, административния съвет, Комисията, Сметната палата и бюджетния орган. Тази система, както е предвидено в регламента за създаването на ERA, ще продължи да се прилага.

2.2. Система за управление и контрол

2.2.1. Установени рискове

Няма

2.2.2. Предвидени методи за контрол

Не се прилага

2.3. Мерки за предотвратяване на измами и нередности

Да се посочат съществуващите или планираните мерки за превенция и защита.

Мерките за борба с измамите са включени в Регламента за създаване на ERA, в член 41, и ще продължат да се прилагат.

3. ОЧАКВАНО ФИНАНСОВО ОТРАЖЕНИЕ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО/ИНИЦИАТИВАТА

3.1. Съответни функции от многогодишната финансова рамка и разходни бюджетни редове

- Съществуващи разходни бюджетни редове

По реда на функциите от многогодишната финансова рамка и на бюджетните редове.

Функция от многогодишната финансова рамка	Бюджетен ред	Вид на разхода	Вноска			
			от държави от ЕАСТ ²	от държави кандидатки ³	от трети държави	по смисъла на член 18, параграф 1, буква аа) от Финансовия регламент
1.1	06.02.08 [бюджетен ред на ERA]	Едногод	ДА	НЕ	НЕ	НЕ

¹ Мног.= многогодишни бюджетни кредити / Едногод.= едногодишни бюджетни кредити.

² ЕАСТ: Европейска асоциация за свободна търговия. .

³ Държавите кандидатки и, ако е целесъобразно, потенциалните държави кандидатки от Западните Балкани.

3.2. Очаквано отражение върху разходите

Преди да се влезе в подробности относно очакваното отражение на настоящото предложение, необходимо е да се подчертае, че настоящото очаквано отражение на този етап е прогнозно и зависи от приемането на новата Многогодишна финансова рамка за периода 2014—2020 г. от бюджетния орган.

3.2.1. Обобщение на очакваното отражение върху разходите

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Функция от многогодишната финансова рамка:	1	Интелигентен и приобщаващ растеж
---	----------	----------------------------------

ГД: „Мобилност и транспорт“ (MOVE)			2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	ОБЩО 2015— 2020 г.
• Бюджетни кредити за административни разходи									
Номер на бюджетния ред 06.02.08 [бюджетен ред на ERA] База: - начална точка – проектобюджет за 2013 г. в размер на 25 млн. EUR, - 2 % данъци, налагани на служителите през 2014-2017 г., - 1 % увеличение на годишния бюджет поради годишното изравняване. От 2017 г. нататък външните приходи от такси се включват, така че бюджетът на ЕС няма да бъде натоварван във връзка с новия персонал.	Поети задължения	(1)	25,613 (вкл. 0,113 за нови задачи)	26 (вкл. 0,3 за нови задачи)	26 (0 за нови задачи)	26,25 (0 за нови задачи)	26,5 (0 за нови задачи)	26,75 (0 за нови задачи)	157,113 (от които 0,413 за новите задачи през 2015-2016 г.)
	Плащания	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
ОБЩО бюджетни кредити	Поети задължения	(5)=1+ 3	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113

За ГД „Мобилност и транспорт“									(от които 0,413 за новите задачи през 2015-2016 г.)
	Плащания	⁽⁶⁾⁼²⁺ ₄	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 1 от многогодишната финансова рамка	Поети задължения	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	(от които 0,413 за новите задачи през 2015-2016 г.)
	Плащания	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113

Функция от многогодишната финансова рамка:	5	„Административни разходи“
---	----------	---------------------------

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	ОБЩО 2015—2020 г.		
ГД: „Мобилност и транспорт“ (MOVE)										
<ul style="list-style-type: none"> • Човешки ресурси База: настоящият размер на бюджета за персонала в ГД „Мобилност и транспорт“, който се занимава с въпросите във връзка с ERA (0,655 млн. EUR – 5 души), приложен за всяка година + 1 % годишно изравняване		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005		
<ul style="list-style-type: none"> • Други административни разходи 		0	0	0	0	0	0	0		
ОБЩО ЗА ГД „Мобилност и транспорт“ (MOVE)		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005		
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИЯ 5 от многогодишната финансова рамка		Бюджетни кредити		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
		(Общо поети задължения = общо плащания)		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

		2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	ОБЩО		
ОБЩО бюджетни кредити за ФУНКЦИИ от 1 до 5 от многогодишната финансова рамка		Поети задължения		26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118
		Плащания		26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118

3.2.2. Предложение за проект на щатно разписание на ERA за периода 2015 — 2020 г.

ОТ 2017 г. НОВИЯТ ПЕРСОНАЛ ЩЕ СЕ ФИНАНСИРА ИЗЦЯЛО С ВЪНШНИ ПРИХОДИ ОТ ТАКСИ:

Предложение за персонал на ERA за периода 2015 — 2020 г. [Основа: 143-ма служители по щатно разписание през 2013 г. и 2 % данъци до 2017 г. (2-3 служители годишно)]	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Степени AD	101	100	99	99	99	99
Нови степени AD	0	0	12	14	14	14
Общо AD	101	100	111	113	113	113
Степени AST	37	36	34	34	34	34
Нови степени AST	0	0	4	4	4	4
Общо AST	37	36	38	38	38	38
Общо длъжности по щатно разписание	138	136	149	151	151	151
КНЕ	6	6	6	6	6	6
Нови КНЕ	2	5	12	13	13	13
Общо КНЕ	8	11	18	19	19	19
Договорно нает персонал	15	15	15	15	15	15
Нов договорно нает персонал	1	3	7	9	10	12
Общо договорно нает персонал	16	18	22	24	25	27
Общо нови длъжности	5	10	35	40	41	43
Въздействие върху @	0	0	16	18	18	18
ОБЩО	162	165	189	194	195	197

3.2.3. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни и оперативни разходи

- Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи
- Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за оперативни разходи съгласно обяснението по-долу:
- Да се има предвид, че резултатите, посочени по-долу, се отнасят до общия бюджет на ERA (дялове 1 + 2 + 3).
- Моля, имайте предвид, че разходите за резултатите по конкретна цел 1 представляват приход за ERA: Агенцията ще таксува външните заявители за издаване на тези документи. Ето защо те са отбелязани в скоби и не са добавени към общата сума на разходите за всички резултати.

Бюджетни кредити за поети задължения в млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Да се посочат целите и резултатите ↓			2015 г.		2016 г.		2017 г.		2018 г.		2019 г.		2020 г.		ОБЩО	
	Вид резултат ¹	Среден разход за резултата	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Общ брой на резултатите	Общо разходи

¹ Резултатите са продуктите и услугите, които ще бъдат доставени (напр.: брой на финансираните обмени на учащи се, дължина на построените пътище в километри и т.н.)

<p>КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 1²: увеличаване на ефективността на процедурите за сертифициране на безопасност и предоставяне на разрешения чрез издаване на единни сертификати за безопасност и разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия, валидни на цялата територия на ЕС, и гарантиране на недискриминационен подход.</p>															
Единни сертификати за безопасност	Брой на издадените сертификати за безопасност;	(0,01) ще бъдат покрити чрез такси	0	0	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	440	(4,4)	Ще бъдат покрити чрез такси
Разрешения за пускане на пазара на возила	Брой на издадените разрешения за пускане на пазара на возила;	(0,017) ще бъдат покрити чрез такси	0	0	456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	1804	(30,67)	Ще бъдат покрити чрез такси

² Съгласно описанието в част 1.4.2. „Конкретни цели...“.

Компетентен орган за системата ERTMS	Брой на издадените разрешения за въвеждане в експлоатация на подсистемите за контрол, управление и	(0,05) Ще бъдат покрити чрез такси	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	137	(6,85) Ще бъдат покрити чрез такси
Междинен сбор за конкретна цел № 1								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		(41,92)
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 2: Повишаване на съгласуваността на правната рамка на ЕС в областта на железопътните превози чрез наблюдение на националните железопътни органи и намаляване на			Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Общ брой на резултатите	Общо разходи
Наблюдение на националните органи	Брой на одитните доклади	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5
Намаляване на различаващите се национални правила и увеличаване на	Брой на оттеглените национални правила	0,0015	1000	1,5	1500	2,25	1500	2,25	2000	3	1500	2,25	1500	2,25	9000	13,5
	Брой на националните правила, обявени за взаимно приети	0,001	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	8000	6,0
Други	Други резултати, свързани с контрола и наблюдението	0,001	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75
Междинен сбор за конкретна цел № 2																25,25

<p>КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 3: Подобряване на изпълнението и прилагането на законодателството на ЕС в областта на железопътните превози със засилена помощ на Комисията, държавите членки и заинтересованите страни, както и други задачи</p>																
Съдействие на Комисията	Брой доклади за оценка на прилагането на законодателството в областта на	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7
	Брой оценени железопътни проекти	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Помощ за държавите членки и други заинтересовани страни	Брой на организирани информационни мероприятия и обучения (работни срещи, конференции)	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4
	Брой на издадените тълкувателни документи	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6
	Брой на посещенията на място за оказване на помощ	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6
Други задачи	Други резултати, свързани с увеличаване на помощта	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Междинен сбор за конкретна цел № 3																25

КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 4: Да се подпомогне Комисията при създаването и актуализирането на вторичното законодателство относно оперативната съвместимост и безопасността на железопътния транспорт, включително развиването			Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Общ брой на резултатите	Общо разходи
Увеличаване на оперативната съвместимост	Брой нови ТСОС, изпратени до Комисията	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Брой преразгледани ТСОС, изпратени до Комисията	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Повишаване на нивото на безопасността	Брой нови ОМБ, изпратени до Комисията	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Брой преразгледани ОМБ, изпратени до Комисията	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Улесняване на функционирането на единното европейско железопътно пространство	Брой становища, предоставени на държавите членки и заинтересованите	0,2	6	1,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6	8	1,6	44	8,8
	Брой направени оценки на въздействието и анализи на разходите и	0,06	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	151	9,06
Други	Други резултати, свързани с увеличаването на оперативната съвместимост и безопасността	0,06	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	450	2,7
Междинен сбор за конкретна цел № 4																57,36
КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 5:																

Осигуряване на съгласувано развитие на ERTMS в ЕС и насърчаване на ERTMS извън ЕС																
Компетентен орган за системата ERTMS	Брой дадени препоръки за промени и новите версии на ERTMS	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
Проверка на въвеждането на ERTMS	Брой издадени доклади за прилагането на оценката на съответствието и на процедурата за проверка „ЕО“ на ERTMS оборудване	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5
	Брой дадени препоръки относно техническите несъответствия на проектите на ERTMS	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Други задачи	Други резултати, отнасящи се до осигуряването на съгласувана разработка и внедряване на ERTMS	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Междинен сбор за конкретна цел № 5																28,6

КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 6: Осигуряване на подходящо сертифициране на машинисти и други подобни задачи в съответствие с Директива 2007/59/ЕО			Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Брой резултати	Разходи	Общ брой на резултатите	Общо разходи
Хармонизиране на критериите за машинисти	Брой мерки за хармонизиране на условията за машинистите, издадени в съответствие с Директивата за машинистите	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	Други резултати	0,001	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	60	0,6
Междинен сбор за конкретна цел № 6																7,8

КОНКРЕТНА ЦЕЛ № 7: Поддържане и актуализиране на публичните регистри и бази данни, отнасящи се до безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт																
Прозрачност за заинтересованите страни и обществеността по отношение на оперативната съвместимост на железопътния транспорт и данните,	Брой на създадените и управляваните публични бази данни и регистри	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	Други резултати	0,001	10	0,01	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Междинен сбор за конкретна цел № 7																13
ОБЩО РАЗХОДИ																157,01

3.2.4. Очаквано отражение върху бюджетните кредити за административни разходи

3.2.4.1. Обобщение

- Предложението/инициативата не налага използване на бюджетни кредити за административни разходи
- Предложението/инициативата налага използване на бюджетни кредити за административни разходи съгласно обяснението по-долу:

Основа за изчисление: персонал на ГД „Мобилност и транспорт“, който понастоящем се занимава с въпроси, свързани с ERA (5 служители, 0,131 млн. EUR на служител годишно и 1 % годишно изравняване), приложено към всяка година; няма увеличение поради засилените правомощия на ERA

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	ОБЩО 2015— 2020 г.
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	-----------------------------------

Длъжностни лица (степени AD)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
Длъжностни лица (степени AST)	0	0	0	0	0	0	0
Договорно нает персонал							
Временно наети лица	0	0	0	0	0	0	0
Командировани национални експерти	0	0	0	0	0	0	0
ОБЩО	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

3.2.4.2. Очаквани нужди от човешки ресурси

- Предложението/инициативата не налага използване на човешки ресурси
- Предложението/инициативата налага използване на човешки ресурси съгласно обяснението по-долу:

Основа за изчисление: персонал на ГД „Мобилност и транспорт“, който понастоящем се занимава с въпроси, свързани с ERA (5 служители, 0,131 млн. EUR на служител годишно), приложен към всяка година; няма увеличение поради засилените правомощия на ERA

Оценката се посочва в цели стойности (или най-много до един знак след десетичната запетая)

	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
• Длъжности в щатното разписание (длъжностни лица и временно наети лица)						
XX 01 01 01 (Централа и представителства на Комисията)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (Делегации)	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (Непреки научни изследвания)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (Преки научни изследвания)	0	0	0	0	0	0
• Външен персонал (в еквивалент на пълно работно време — ЕПРВ)¹						
XX 01 02 01 (ДНП, ПНА, КНЕ от общия финансов пакет)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (ДНП, КНЕ, МЕД, МП и ПНА в делегациите)	0	0	0	0	0	0
XX 01 04 уу²	- в централата ³	0	0	0	0	0
	- в делегациите	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Непреки научни изследвания)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (ДНП, ПНА, КНЕ — Преки научни изследвания)	0	0	0	0	0	0
Други бюджетни редове (да се посочат)	0	0	0	0	0	0
ОБЩО	5	5	5	5	5	5

XX е съответната област на политиката или бюджетен дял.

Нуждите от човешки ресурси ще бъдат покрити от персонала на ГД, на който вече е възложено управлението на дейността и/или който е преразпределен в рамките на ГД, при необходимост заедно с всички допълнителни отпуснати ресурси, които могат да бъдат предоставени на управляващата ГД в рамките на годишната процедура за отпускане на средства и като се имат предвид бюджетните ограничения.

¹ ДНП = договорно нает персонал; ПНА = персонал, нает чрез агенции за временна заетост; МЕД = младши експерт в делегация; МП = местен персонал; КНЕ = командирован национален експерт.

² Под тавана за външния персонал от бюджетните кредити за оперативни разходи (предишни редове „ВА“).

³ Основно за структурните фондове, Европейския земеделски фонд за развитие на селските райони (ЕЗФРСР) и Европейския фонд за рибарство (ЕФР).

Описание на задачите, които трябва да се изпълнят:

Длъжностни лица и временно наети лица	<p>Наличните служители на ГД „Мобилност и транспорт“ работят по въпроси във връзка с ERA, включително:</p> <ul style="list-style-type: none"> - управление на мерките за изпълнение, приети вследствие препоръки на Агенцията (решения и регламенти на Комисията) в областта на безопасността и оперативната съвместимост на железопътния транспорт); - административна координация и контрол на ERA: работни програми, многогодишни планове относно политиката за персонала, заседания на административния съвет и неговия подкомитет; - координиране на политиката: участие в работните групи на ERA, съдържание на работната програма, възложени от Комисията мандати, срещи на работно ниво; - дейност във връзка с издаваните от ERA становища; - финансова и счетоводна отговорност по отношение на ERA от страна на Комисията (бюджет, бюджетни, освобождаване от отговорност във връзка с изпълнението на бюджета и т.н.).
Външен персонал	

3.2.5. Съвместимост с настоящата многогодишна финансова рамка

- Предложението/инициативата е съвместимо(а) с настоящата многогодишна финансова рамка.
- Предложението/инициативата налага препрограмиране на съответната функция от многогодишната финансова рамка.

Обяснете какво препрограмиране е необходимо, като посочите съответните бюджетни редове и суми.

Бюджетният ред за ERA (06.02.08) ще трябва да се адаптира към сумата, посочена в настоящата финансова обосновка (общо 157,113 млн. EUR за периода 2015—2020 г.).

За момента във финансовата рамка са включени само прогнозни суми за агенциите. Прогнозната сума за ERA беше определена, преди да станат известни резултатите от оценката на въздействието и други изчисления във връзка с инициативата.

За периода 2015—2020 г. статутът на ERA ще се промени от „агенция, работеща с нормален ритъм“ на „агенция с нови задачи“.

- Предложението/инициативата налага да се използва Инструментът за гъвкавост или да се преразгледа многогодишната финансова рамка⁴.

Обяснете какво е необходимо, като посочите съответните функции, бюджетни редове и суми.

3.2.6. Участие на трети страни във финансирането

- Предложението/инициативата предвижда съфинансиране съгласно следните прогнози:

Бюджетни кредити в млн. EUR (до третия знак след десетичната запетая)

⁴ Вж. точки 19 и 24 от Междуинституционалното споразумение.

	2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	Общо
Вноска на ЕАСТ от Норвегия и Исландия, изчислена на 2 % от бюджета	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3
ОБЩО съфинансирани бюджетни кредити	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3

3.3. Очаквано отражение върху приходите

- Предложението/инициативата няма финансово отражение върху приходите.
- Предложението/инициативата има следното финансово отражение:
 - върху собствените ресурси
 - върху разните приходи

млн. EUR (до 3-тия знак след десетичната запетая)

Приходен бюджетен ред:	Налични бюджетни кредити за текущата бюджетна година	Отражение на предложението/инициативата ⁵					
		2015 г.	2016 г.	2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.
Бюджетен ред за ERA 06.02.08				10,352	10,384	10,482	10,698

Да се посочи методът за изчисляване на отражението върху приходите.

Някои от новите задачи, предвидени за ERA (издаване на сертификати за безопасност и разрешения за пускане на пазара на возила), ще позволят на външните заявители да се начисляват такси за издаването им.

Според оценката на въздействието изпълнението на тези нови задачи ще започне през 2017 г. и приходите за ERA ще бъдат изчислени по следния начин:

- такса за издаване на сертификат за безопасност: 0,01 млн. EUR

- такса за издаване на разрешение за пускане на пазара на возило: 0,017 млн. EUR

- такса за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия: 0,05 млн. EUR

- съответният брой на всички видове решения, издавани всяка година, е представен в таблица 3.2.3.

Обобщение на метода на изчисление:

Таксите, предвидени в доклада от оценката на въздействието са изчислени, като са взети средните стойности на плащаните понастоящем такси от

⁵

Що се отнася до традиционните собствени ресурси (мита, налози върху захарта), посочените суми трябва да бъдат нетни, т.е. брутни суми, от които са приспаднати 25 % за разходи по събирането.

оператори, желаещи да получат сертификат за безопасност или разрешение за возила в ЕС; подобен подход беше използван и при таксата за издаване на разрешение за въвеждане в експлоатация на подсистеми за контрол, управление и сигнализация по железопътната линия. Плащаните такси варираха значително, както и таксите, плащани в държавите членки от ЕС 15 (около 20 000 EUR за сертификати за безопасност и 28 000 EUR за разрешения) и таксите, плащани в държавите членки от ЕС 12 (около 3000 EUR за сертификат за безопасност и 17 000 EUR за разрешения). При определянето на бъдещата стойност на тези такси бе направено допускането, че предвид разходите за персонал на Агенцията и рационализираните процедури за разглеждане на заявленията, стойност около медианата между усреднения минимум и усреднения максимум ще бъде по-подходяща занапред.

Важно е да се отбележи, че изчислените такси са средните за всички типове сертификати за безопасност и разрешения за возила; В доклада от оценката на въздействието бяха определени 4 типа сертификати за безопасност и 20 типа разрешения за возила. Макар процесът на „централизация“ чрез ERA да води до снижаване на броя на сертификатите и разрешенията, ще има все още множество категории. Например ще продължи да има различна процедура за разрешение за локомотив и за вагон. Ето защо ще е необходимо таксите да се диференцират за тези две категории. По-специално таксите за разрешение за вагон ще бъдат по-ниски от средните, а таксите за локомотиви и мотриси ще бъдат по-високи.

Цифрата (цена за разрешение/сертификат), изчислена в доклада от оценката на въздействието е предвидена като средна стойност, а от Агенцията зависи да определи точните такси за различните категории с цел да се гарантира, че средната стойност на събираните такси е равна или по-голяма от тази средна стойност. Целта на изчислението обаче е да представи реалистична, но консервативна оценка на приходите на Агенцията и не е изключено таксите, които предстои да се събират, да достигнат по-високи стойности, ако това е необходимо и обосновано.

Броят на разрешенията и сертификатите беше изчислен, като за отправна точка беше взет настоящият брой на издаваните документи. По отношение на сертификатите за безопасност за следващите години се изхожда от допускането, че броят на новите участници на пазара ще доведе до нарастване на броя издавани сертификати за безопасност, докато фактът, че може да настъпят промени в типовете сертификати за безопасност, би намалил този брой. Следователно бе допуснато като консервативна оценка, че няма да има промени в общия годишен брой на сертификатите за безопасност.

Подходът към разрешенията за возила беше малко по-различен: моделът използва като изходен пункт настоящият брой на издаваните разрешения, който беше изчислен по данни от заинтересованите страни и различни проучвания. Наред с вероятността да има повече нови участници на пазара и оттам — по-висок абсолютен брой на разрешенията за возила, възможно е новите участници да се придържат към доказалите се технологии и оттам и към подвижен състав, който вече е бил сертифициран. Освен това поради стандартизирането на отрасъла занапред е възможно да има по-малко типове возила, за които да се издават разрешения, което да доведе до лек спад на броя

на разрешенията. И тук моделът разделя оценката на държави членки от ЕС 15 и ЕС 12.

ГД „Мобилност и транспорт“ смята, че изчисленията са солидни и се основават на съществуващи и проверими данни, получени от заинтересованите страни и Европейската железопътна агенция. Повече информация за методиката е предоставена в доклада от оценката на въздействието, придружаващ настоящото предложение, по-специално в приложение VII.