



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 30.1.2013

COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om Europeiska unionens järnvägsbyrå

och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

1.1. EU:s järnvägspolitik: den senaste utvecklingen

I sin vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, som antogs den 28 mars 2011 (nedan kallad *vitboken från 2011*), beskriver kommissionen sin vision av det gemensamma europeiska järnvägstransportområdet, dvs. en inre järnvägsmarknad där järnvägsföretag i EU kan tillhandahålla tjänster utan onödiga tekniska och administrativa hinder.

I sina slutsatser från januari 2012 betonar även Europeiska rådet betydelsen av att frigöra den tillväxtskapande potentialen hos en fullt integrerad inre marknad, bland annat när det gäller nätverksindustrier.¹ I sitt meddelande om insatser för stabilitet, tillväxt och arbetstillfällen, antaget den 30 maj 2012², betonar kommissionen å sin sida vikten av att ytterligare förenkla regelverket och minska hindren för inträde på järnvägstransportmarknaderna, och lämnar landsspecifika rekommendationer i detta avseende. Den 6 juni 2012 antog kommissionen meddelandet Bättre styrning av den inre marknaden, där transportsektorns betydelse också lyfts fram.³

EU:s järnvägsmarknad har förändrats enormt under det senaste årtiondet. Förändringarna har införts gradvis genom de tre ”järnvägspaketen” (samt vissa åtföljande rättsakter), med syftet att öppna de nationella marknaderna och se till att järnvägarna blir mer konkurrenskraftiga och driftskompatibla på EU-nivå, samtidigt som en hög säkerhetsnivå upprätthålls. Trots att EU-lagstiftningen och andra åtgärder (EU:s regelverk) om inrättandet av en inre marknad för järnvägstransporttjänster har förändrats avsevärt har järnvägarnas andel av transporten inom EU förblivit blygsam. Kommissionen har därför lagt fram ett fjärde järnvägspaket med målsättningen att öka järnvägstransporttjänsternas kvalitet och effektivitet genom att undanröja de kvarstående hindren på järnvägsmarknaden.

Denna förordning ingår i det fjärde järnvägspaketet och inriktas på att undanröja kvarstående administrativa och tekniska hinder, särskilt genom att införa ett gemensamt synsätt på reglerna för säkerhet och driftskompatibilitet. Syftet är att öka stordriftsfördelarna för de järnvägsföretag som är verksamma i EU, sänka de administrativa kostnaderna och påskynda de administrativa förfarandena samt undvika dold diskriminering. Detta ska uppnås genom en europeisk järnvägsbyrå. Den nya förordningen kommer att ersätta den ursprungliga förordningen om inrättandet av en europeisk järnvägsbyrå (järnvägsbyråförordningen), så att byrån blir en verklig myndighet på området för säkerhet och driftskompatibilitet.

1.2. Varför ersätts den nuvarande ändrade förordning (EG) nr 881/2004 av en ny rättsakt?

Sedan den ursprungliga förordningen utarbetades 2004 har järnvägarna i EU och Europeiska järnvägsbyrån utvecklats i flera olika aspekter. Man har lärt sig alltmer om hur EU:s inre järnvägsmarknad fungerar, även när det gäller driftskompatibilitet och säkerhetsaspekter. Ny lagstiftning har antagits, vilket ledde till att järnvägsbyråförordningen ändrades (2008) och till att byråns befintliga arbetsuppgifter utvecklades, dock utan att förordningen ändrades (t.ex. beslut 2011/155/EU).

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

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

I den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag beskrivs en rad åtgärder som ger byrån nya befogenheter och rationaliserar nuvarande förfaranden.

Dessutom måste en rad ändringar göras för att förbättra byråns funktionssätt enligt resultaten av utvärderingen av den ursprungliga järnvägsbyråförordningen och av byråns arbete (2009–2010) samt rekommendationerna i det gemensamma uttalandet från kommissionen, Europaparlamentet och rådet om decentraliserade organ och ståndpunkten från järnvägsbyråns styrelse om byråns framtid (2012). Detta rör särskilt förbättringar av byråns inre organisation, styrning och beslutsprocesser samt byråns förbindelser med intressenter.

Genom en ny förordning kommer även rättsaktens struktur att klargöras (t.ex. genom att artiklar stryks eller omnumreras), och den kommer också att bli mer logisk (t.ex. genom att artiklar flyttas till mer relevanta kapitel, nya kapitel skapas och inaktuella kapitel tas bort). Avslutningsvis ändras även järnvägssäkerhets- och järnvägsdriftskompatibilitetsdirektiven genom detta lagstiftningspaket. Dessa direktiv är nära kopplade till Europeiska järnvägsbyråns verksamhet, och det måste framgå i denna förordning.

På grundval av ovanstående, och med hänsyn till rättstjänstens yttrande, kommer kommissionen att föreslå en ny järnvägsbyråförordning som ersätter den ursprungliga förordning (EG) nr 881/2004. Det ska göras ett antal ändringar av förordning (EG) nr 881/2004, vilka kan grupperas i följande tre kategorier:

- *Nya bestämmelser:* Byrån ges nya arbetsuppgifter (utfärdande av godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden, godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering samt säkerhetsintyg), förstärkt kontroll över de nationella myndigheterna, utökade befogenheter i förhållande till nationella regler, nya medel till byråns budget (avgifter och taxor) och överklagandenämnden. Vissa nya bestämmelser – särskilt i delen om intern organisation – är en följd av den gemensamma ansatsen för EU:s decentraliserade organ.
- *Förtydliganden/förenklningar av befintliga bestämmelser:* Detta gäller särskilt byråns arbetsmetoder, det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), järnvägspersonal, register samt andra uppgifter.
- *Uppdateringar* till följd av förändringar av den rättsliga och politiska ramen. Bestämmelser om byråns interna organisationsstruktur och drift samt hänvisningar till kommittéförfarandet och delegerade akter.
- *Redaktionella ändringar* av den ursprungliga förordningen.

1.3. Kopplingar mellan denna förordning och direktiven om driftskompatibilitet och säkerhet

Direktiv 2008/57/EG (järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet) och direktiv 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet) är nära kopplade till den ursprungliga förordningen (EG) nr 881/2004. I det fjärde järnvägspaketet föreslås en omarbetning av dessa direktiv. Likväl kommer kopplingarna till föreliggande förordning att kvarstå. Detta beror framför allt på att byrån verkar på områdena driftskompatibilitet och säkerhet, där den rättsliga grunden tillhandahålls av dessa direktiv.

I föreliggande förordning avser kopplingarna framför allt följande områden:

- Tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er, järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet), gemensamma säkerhetsmål (järnvägssäkerhetsdirektivet) och gemensamma säkerhetsmetoder (järnvägssäkerhetsdirektivet). Byrån har ansvaret för att utarbeta rekommendationer

på dessa områden, vilka sedan ska antas av kommissionen, och för att avge yttranden till kommissionen om underlåtenhet att tillämpa TSD:er.

- Säkerhetsintyg. Byrån har ansvaret för att utfärda dessa, medan det fullständiga förfarandet för deras tillämpning anges i järnvägssäkerhetsdirektivet.
- Register. Byrån har ansvaret för att utfärda rekommendationer till kommissionen om specifikationer för register (som det hänvisas till i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet) och översynen av dessa samt för att se till att allmänheten har tillgång till dem.
- Godkännanden för utsläppande på marknaden av järnvägsfordon och fordonstyper, och godkännanden att ta i bruk avseende delsystem för trafikstyrning och signalering. Byrån har ansvaret för att utfärda dessa, medan det fullständiga förfarandet för deras tillämpning anges i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.
- Telematikapplikationer och det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). Detta är specifika områden som regleras av relevanta TSD:er antagna enligt järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet, där byrån har en viktig roll att spela som systemansvarig myndighet.
- Anmällda organ för bedömning av överensstämmelse. Byrån har ansvaret för att stödja och övervaka deras verksamhet. Inrättandet och tilldelningen av uppgifter sker dock genom järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.
- Nationella säkerhetsmyndigheter. Byrån har ansvaret för att stödja och övervaka deras verksamhet. Inrättandet och tilldelningen av uppgifter sker dock genom järnvägssäkerhetsdirektivet.
- Nationella bestämmelser på järnvägsområdet. Byrån har ansvaret för att utreda hur dessa kan minskas, medan förfarandet för att anmäla dem anges i järnvägssäkerhetsdirektivet och järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.

2. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

Kommissionen har fortlöpande diskuterat utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet med branschföreträdare. Under åren 2010–2011 genomförde kommissionen en efterhandsbedömning av förordning (EG) nr 881/2004 och Europeiska järnvägsbyråns funktionssätt.⁴ Denna bedömning, och EU-organens allmänna utvärdering som gjordes 2009, visade på järnvägsbyråns mervärde och innehöll mer allmänt information om intressenternas positiva inställning till byrån samt till byråns resultat. Resultaten av bedömningen har varit ett viktigt tillskott till det förberedande arbetet för konsekvensanalysen i samband med översynen av förordningen.

Kommissionen genomförde en grundlig konsekvensbedömning som underlag för lagstiftningsförslagen för att förbättra det gemensamma europeiska arbetet på säkerhets- och driftkompatibilitetsområdet. En ledningsgrupp för konsekvensbedömningen inrättades i juni 2011. Generaldirektoratet för rörlighet och transport (GD MOVE) bjöd in samtliga andra generaldirektorat att delta.

En extern konsult utarbetade en konsekvensanalys och genomförde ett riktat samråd med intressenterna. Det riktade samrådet inleddes den 18 november 2011 med en

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

internetundersökning som avslutades den 30 december 2011. Därefter följde intervjuer med de viktigaste intressenterna och ett seminarium för intressenter i slutet av februari 2012.

Sedan dess har generaldirektoratet för transport och rörlighet anordnat bilaterala möten med sektorn för att bedöma deras synpunkter på vad som bör göras på området säkerhet och driftskompatibilitet.

Med tanke på initiativets tekniska karaktär genomfördes inget offentligt samråd. Kommissionen såg emellertid till att alla berörda parter hördes i god tid, och diskussionerna omfattade alla viktiga delar av initiativet.

Konsekvensanalysnämnden

Konsekvensanalysnämnden sammanträdde den 5 september 2012 och utfärdade därefter ett positivt yttrande. Följande viktiga rekommendationer från nämnden infogades i konsekvensanalysrapporten:

- Mer statistik och information om samrådet med intressenterna lades till.
- Förväntade synergier med andra delar av det fjärde järnvägspaketet lades till, och indirekta följder klargjordes.
- De centrala åtgärderna, som är gemensamma för alternativen 2–5, beskrevs mer detaljerat och skillnaderna mellan respektive åtgärd klargjordes.
- De metoder som använts i konsekvensanalysen klargjordes och förklarades på ett bättre sätt, logiken förtydligades genom förbättrad korshänvisning.
- De administrativa kostnaderna för de ekonomiska aktörerna (järnvägsoperatörer) och kostnaderna för de offentliga förvaltningarna (nationella myndigheter, Europeiska järnvägsbyrån och kommissionen) särskildes på ett tydligare sätt.

Identifierade alternativ:

På grundval av en analys av de enskilda åtgärderna har kommissionen identifierat fem politikalternativ (alternativen 2–6) förutom grundscenariot. På grund av sin utformning rör alternativen 2–5 huvudsakligen samspelet mellan Europeiska järnvägsbyrån (nedan kallad *byrån*) och de nationella myndigheterna. De är följaktligen utformade för att uppfylla de tre operativa målen. Alternativ 6 utgörs av en uppsättning övergripande åtgärder, varav de flesta är oberoende i förhållande till samspelet mellan byrån och de nationella myndigheterna, vilket innebär att de kan tillämpas parallellt med alternativen 2–5. Syftet är att dessa åtgärder ska bidra till att förstärka slutresultatet.

Alternativ 1: Grundscenario (inga åtgärder) – fortsätta på den väg som för närvarande stakats ut för sektorn.

Alternativ 2: Ökad samordningsroll för byrån för att garantera en konsekvent strategi för certifiering av järnvägsföretag samt fordonsgodkännanden.

Alternativ 3: Byrån ska fungera som en enda kontaktpunkt: de nationella säkerhetsmyndigheterna fattar de slutliga besluten om certifiering och godkännanden av järnvägsfordon, medan byrån utför ingångs- och utgångskontroller av ansökningar och av besluten.

Alternativ 4: Europeiska järnvägsbyrån och de nationella myndigheterna har delade befogenheter. De slutliga besluten om certifiering och godkännanden fattas av byrån.

Alternativ 5: Europeiska järnvägsbyrån tar över de nationella säkerhetsmyndigheternas arbetsuppgifter när det gäller certifiering av järnvägsföretag och fordonsgodkännanden.

Alternativ 6: Övergripande åtgärder som omfattar andra lagstiftnings- och icke-lagstiftningsåtgärder (förutom delat ansvar mellan de nationella myndigheterna och Europeiska järnvägsbyrån), som kan genomföras för att förbättra sektorns konkurrenskraft, exempelvis genom att stärka byråns roll i spridning av järnvägsrelaterad information och utbildning eller övergå från nationella tekniska bestämmelser och säkerhetsbestämmelser till ett system med EU-bestämmelser (genom att järnvägsbyrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna kartlägger onödiga regler och de nationella myndigheterna därefter uppmanas att avskaffa dessa regler, samtidigt som möjligheterna att införa nya regler begränsas).

Effekter av alternativen: Miljökonsekvenserna av samtliga alternativ bedömdes vara positiva, om än låga. De sociala konsekvenserna av samtliga alternativ bedömdes vara låga/marginella.

I tabellen nedan visas ekonomiska fördelar (effektivitet) och antalet uppnådda mål (ändamålsenlighet) för olika kombinationer av alternativen:

Alternativ	Effektivitet (sammanlagd nettofördel, miljoner euro)	Ändamålsenlighet (antal uppfyllda operativa mål)
Alternativ 2 + 6: Förstärkt samordningsroll för byrån + övergripande åtgärder	411	1
Alternativ 3 + 6: Järnvägsbyrån fungerar som en enda kontaktpunkt + övergripande åtgärder	461	2
Alternativ 4 + 6: Delade befogenheter för järnvägsbyrån och de nationella säkerhetsmyndigheterna + övergripande åtgärder	497	3
Alternativ 5 + 6: Järnvägsbyrån tar över de nationella myndigheternas arbetsuppgifter när det gäller godkännande och certifiering + övergripande åtgärder	476	3

Av analysen drogs slutsatsen att alternativ 4 (kombinerat med alternativ 6) var det alternativ som är att föredra eftersom det ger den bästa avvägningen mellan resultaten när det gäller

- industrin, i form av minskade kostnader och kortare handläggningstider för säkerhetsintyg och godkännanden av fordon och andra delsystem,
- alternativets kostnader för EU:s budget,
- alternativets kostnader för de nationella myndigheterna,
- förenlighet med subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna,
- lösa identifierade problem, och
- uppfylla målen.

Mer information om konsekvensanalysen och resultaten av samrådet med intressenterna lämnas i kommissionens arbetsdokument som åtföljer lagstiftningsförslagen om att undanröja de kvarstående administrativa och tekniska hindren på driftskompatibilitets- och säkerhetsområdet inom EU:s järnvägsmarknad. Arbetsdokumentet kommer att offentliggöras på webbplatsen för kommissionens generaldirektorat efter antagandet av denna rättsakt.

3. FÖRSLAGETS RÄTTSLIGA ASPEKTER

I detta avsnitt kommenteras och förklaras de viktigaste bestämmelserna i den nya järnvägsbyråförordningen, vid behov i förhållande till ändringarna av den ursprungliga texten i förordning (EG) nr 881/2004.

KAPITEL 1 – PRINCIPER:

Artikel 1: Syftena har setts över så att de överensstämmer med byråns nya uppgifter och flyttas till skälen. Av tydlighetsskäl infogas i stället avsnittet ”Syfte och tillämpningsområde”.

Artikel 2: Juridisk ställning flyttas hit, eftersom det är lämpligare (tidigare den ursprungliga artikel 22).

Artikel 3: Artikeln ändras för att anpassas till byråns nya typer av akter.

KAPITEL 2 – ARBETSMETODER:

Detta kapitel är nytt, och läggs till för att täcka punkter som tidigare behandlades i andra kapitel, men som i själva verket handlar om byråns metoder för att uppfylla sina syften.

Artikel 4: Artikeln om arbetsgrupper har formulerats om för att öka den rättsliga klarheten. Särskilt hänvisningen till den europeiska organisationen för driftskompatibilitet för järnvägar (AEIF) är nu inaktuell och kan strykas. Den ursprungliga artikel 24.4 flyttades hit i stället för artikeln om Europeiska järnvägsbyråns personal. Styrelsen ska anta arbetsordningen.

Artikel 7: Konsekvensbedömning. Enligt den ursprungliga texten begränsades kostnadsnyttanalyserna endast till säkerhetsfrågor (artikel 6.4). Denna uppgift bör inte ingå i någon av byråns speciella verksamheter. Det är följaktligen nödvändigt att flytta dessa stycken till ett allmänt avsnitt, göra dem allmänt tillgängliga och formulera tydliga uppgifter. Detta överensstämmer med ståndpunkten från reflektionsgruppen om byråns framtid och med principerna om aktivitetsbaserad budgetering och förvaltning.

Artikel 8: Utredningar. Tidigare artikel 20 – den har flyttats eftersom utredningar är ett sätt att uppnå syftena och inte utgör arbetsuppgifter i sig.

Artikel 9: Utlåtanden. Tidigare artikel 10 om tekniska utlåtanden. Ordet ”teknisk” stryks enligt direktiven, punkt 2a.b utgår eftersom den är föråldrad, punkt 3 (ursprungligen punkt 2b) ändras för att utöka dess tillämpningsområde (som tidigare endast begränsades till tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er), utan en tydlig motivering).

Artikel 10: Besök i medlemsstaterna. Tidigare artikel 33 – har flyttats till detta avsnitt eftersom besöken är ett sätt att uppnå järnvägsbyråns syften.

KAPITEL 3 – UPPGIFTER AVSEENDE JÄRNVÄGSSÄKERHET:

Artikel 11: Tekniskt stöd – säkerhet. Smärre ändringar i syfte att tydliggöra byråns uppgifter.

Artikel 12: Säkerhetsintyg. Ny roll för byrån (utfärdande av säkerhetsintyg) enligt förslag i konsekvensanalysrapporten och enligt det ändrade järnvägssäkerhetsdirektivet.

Artikel 13: Underhåll av fordon. Ny artikel – text som har blivit över från det ursprungliga kapitel 3a har förenklats och flyttats till avsnittet om säkerhet, eftersom det är det mest relevanta.

Artikel 14: Transport av farligt gods på järnväg. Ny artikel, som syftar till att formalisera byråns faktiska verksamhet på området för transport av farligt gods.

KAPITEL 4 – UPPGIFTER AVSEENDE DRIFTSKOMPATIBILITET:

Artikel 15: Tekniskt stöd – driftskompatibilitet. Denna artikel ändras något så att den anpassas till ändringar i järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet (leden b och c) och för att klargöra byråns befintliga arbetsuppgifter.

Artikel 16: Godkännanden av fordon. Ny artikel – handlar om byråns nya funktion i utfärdandet av godkännanden att ta i bruk järnvägsfordon för marknadsföring enligt förslaget i konsekvensbedömningen och i överensstämmelse med det ändrade järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet.

Artikel 17: Godkännanden av fordonstyper. Ny artikel, som handlar om byråns nya roll när det gäller utfärdande av godkännanden för utsläppande på marknaden av fordonstyper, i linje med det ändrade driftskompatibilitetsdirektivet.

Artikel 18: Godkännande att ta i bruk avseende delsystem för trafikstyrning och signalering. Ny artikel, som handlar om byråns nya roll när det gäller godkännanden av utrustning för markbaserad trafikstyrning och signalering, vilket är kopplat till byråns funktion som systemansvarig myndighet och följderna av dess nya uppgift att utfärda godkännanden att ta i bruk järnvägsfordon för marknadsföring för ERTMS (för att se till att de godkännanden för marknadsföring som utfärdas för järnvägsfordon med ERTMS-utrustning ombord är förenliga med systemen för markbaserad trafikstyrning).

Artikel 19: Telematikapplikationer. Ny artikel för att formalisera den roll som byrån redan har, enligt TSD TAP/TAF, och i linje med konsekvensanalysrapporten.

Artikel 20: Stöd till anmälda organ för bedömning av överensstämmelse. Ändrad – bestämmelser om kommissionens övervakning av anmälda organ har flyttats till det nya avsnittet om övervakning. Återstoden av texten handlar om stöd för anmälda organ. (Kommissionen tilldelade byrån uppgifter avseende NB Rail (samordningsgruppen med anmälda organ) från och med den 20 april 2011, och denna verksamhet pågår redan. Detta måste framgå ordentligt av lagstiftningen.)

KAPITEL 5 – UPPGIFTER AVSEENDE NATIONELLA BESTÄMMELSER (placeras nu efter kapitlet om driftskompatibilitet):

Artiklarna 21, 22 och 23: Nationella bestämmelser. Nya artiklar som omfattar de ursprungliga artiklarna 9a och 9b, som har ändrats för att anpassa förfarandena till järnvägsdriftskompatibilitets- och järnvägssäkerhetsdirektiven och beakta byråns utökade befogenheter i förhållande till nationella bestämmelser till följd av konsekvensanalysrapporten och förslaget till rapport från arbetsgruppen för nationella säkerhetsbestämmelser. Förvaltningen av it-databasen överläts tydligt till byrån i syfte att klargöra det tidigare delade ansvaret (byrån och kommissionen) och för att lösa de rådande tekniska problemen samt problemen med samordning och ansvarsförhållanden.

KAPITEL 6 – UPPGIFTER AVSEENDE ERTMS: ERTMS bör behandlas i ett nytt separat kapitel.

Artiklarna 24–28: Uppgifter avseende ERTMS. Dessa artiklar omfattar den ursprungliga artikel 21a, som ändrades för att klargöra byråns och andra aktörers respektive ansvarsområden i förhållande till ERTMS, förbättra spridningen av ERTMS och klargöra byråns nuvarande verksamhet på detta område. Artikel 13e ändras enligt kommissionens preliminära utvärdering av fyra års teknisk uppföljning.

KAPITEL 7 – UPPGIFTER AVSEENDE ÖVERVAKNING AV DET GEMENSAMMA EUROPEISKA JÄRNVÄGSOMRÅDET: Nytt kapitel – flera olika övervakningsuppgifter samlas nu i ett enda kapitel i syfte att göra bestämmelserna synligare och tydligare.

Artikel 29: Övervakning av nationella säkerhetsmyndigheter. Ny artikel – ny uppgift för byrån: Tillsyn av de nationella säkerhetsmyndigheterna enligt förslaget i konsekvensanalysrapporten (och i utvärderingen av järnvägsbyråförordningen).

Artikel 30: Övervakning av anmälda organ. Ny artikel – ny uppgift för byrån: Kontroll över anmälda organ enligt förslaget i konsekvensbedömningen.

Artikel 31: Övervakning av utveckling inom driftskompatibilitet och säkerhet. Grundas delvis på den ursprungliga artikel 9 (punkterna 1 och 2 är nya, byråns säkerhetsövervakningsuppgifter tydliggörs). Den ursprungliga artikel 14 ändras (punkterna 3 och 4 är nya så att två separata rapporter om driftskompatibilitet och säkerhet slås ihop till en). Punkt 5 grundas på artikel 21b (2a) enligt konsekvensanalysrapporten och utvärderingen av järnvägsbyråförordningen.

KAPITEL 8 – ANDRA UPPGIFTER (nytt kapitel som kombinerar tidigare kapitel om register, järnvägspersonal och andra uppgifter):

Artikel 32: Järnvägspersonal. Kombinerar de ursprungliga artiklarna 16b, 16c och 17 för att förenkla. Vissa uppgifter är föråldrade, medan andra beskrivs i direktiv 2007/59/EG. Syftet med ändringarna är följaktligen att undvika rättslig oklarhet och upprepningar.

Artikel 33: Register. I denna artikel kombineras de ursprungliga artiklarna 18 och 19. Uppdateras och anpassas till lagstiftningen.

Artikel 34: Nätverk av nationella säkerhetsmyndigheter, utredningsorgan och representativa organ. Tidigare delvis i den ursprungliga artikel 6.5 och artikel 9. En punkt om nätverket av representativa organ har lagts till (punkt 2) i syfte att förbättra och strukturera samordningen av intressenterna inom ramen för byråns verksamhet. Punkt 3 har lagts till för att förbättra och strukturera samråden för alla intressenter och i slutändan få resultat av högre kvalitet från byrån (i linje med utvärderingen av järnvägsbyråförordningen och ståndpunkten om byråns framtid).

Artikel 35: Kommunikation och spridning. Ny artikel, som delvis formaliserar byråns nuvarande verksamhet och som härrör från konsekvensanalysrapporten, utvärderingen av järnvägsbyråförordningen och ståndpunkten om byråns framtid.

Artikel 36: Forskning och innovationsfrämjande. Ursprunglig artikel där forskning läggs till i syfte att formalisera de uppgifter som byrån i stor utsträckning redan utför. Detta är i linje med ståndpunkten från järnvägsbyråns styrelse om byråns framtid.

Artikel 37: Stöd till kommissionen. Ändras något.

Artikel 38: Stöd till bedömning av järnvägsprojekt. Ursprungligen artikel 15. Räckvidden har utvidgats för att täcka säkerhet.

Artikel 39: Stöd till medlemsstater och intressenter. Ny artikel enligt konsekvensanalysrapporten (åtgärd från alternativ 6) samt resultaten från utvärderingen av järnvägsbyråförordningen.

Artikel 40: Internationella förbindelser. Ny artikel för att formalisera de uppgifter som byrån i stor utsträckning redan utför. Detta är i linje med ståndpunkten från järnvägsbyråns styrelse om byråns framtid.

Artikel 41: Reservdelar. Ny artikel – ny uppgift i linje med konsekvensanalysrapporten.

KAPITEL 9 – BYRÅNS ORGANISATION: I huvudsak utarbetat enligt det gemensamma uttalandet från kommissionen, Europaparlamentet och rådet om decentraliserade organ och den gemensamma ansatsen (2012), särskilt avseende styrelsens utvidgade befogenheter,

inrättande av en direktion, fleråriga arbetsprogram samt andra standardbestämmelser om personal och budgetfrågor.

Andra viktiga förändringar:

Artikel 48: Årliga och fleråriga arbetsprogram. En ny separat artikel om arbetsprogrammen bedömdes vara lämplig för tydlighetens skull enligt det gemensamma uttalandet och rekommendationerna från Europeiska revisionsrätten och Europaparlamentet samt ståndpunkten från järnvägsbyråns styrelse om byråns framtid (flerårig budgetram, verksamhetsbaserad budgetering och aktivitetsbaserad förvaltning, förbindelser med intressenter).

Artiklarna 51–57: Överklagandenämnd. Ny artikel – en överklagandenämnd är nödvändig eftersom byråns befogenheter utökas (utfärdande av godkännanden av järnvägsfordon för utsläppande på marknaden samt säkerhetsintyg). I konsekvensanalysen föreslås att en oberoende överklagandenämnd ska inrättas utanför byrån, men den lösning som redan finns för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) är lämpligare, grundad på relevanta bestämmelser i Easaförordningen.

KAPITEL 10 – FINANSIELLA BESTÄMMELSER:

Artikel 58.2: Nytt led c – nya inkomstkällor för byrån läggs till (externa avgifter och taxor för utfärdande av godkännanden av järnvägsfordon och säkerhetsintyg (nya uppgifter)). Nytt led e i syfte att bringa artikeln i överensstämmelse med Easaförordningen.

KAPITEL 11 – PERSONAL: Nytt kapitel, som i huvudsak följer standardbestämmelserna enligt den gemensamma ansatsen för decentraliserade organ (artiklarna 62 och 63).

Artikel 61: Personal – Allmänna bestämmelser. Ursprungligen artikel 24, som ändras enligt det gemensamma uttalandet om decentraliserade organ, utvärderingen av järnvägsbyråförordningen och ståndpunkten från järnvägsbyråns styrelse om byråns framtid. Tidigare begränsningar av längsta varaktighet för anställningsavtal tas bort.

KAPITEL 12 – ALLMÄNNA BESTÄMMELSER:

Artiklarna 64, 66–68, 70–72: Flyttas från andra delar av den ursprungliga förordningen och ändras vid behov enligt det gemensamma uttalandet om decentraliserade organ.

Artikel 65: Avtal om säte och villkor för verksamheten. Ny artikel, enligt det gemensamma uttalandet om decentraliserade organ (2012).

Artikel 69: Samarbete med nationella myndigheter och organ. Ny artikel som en följd av byråns nya befogenheter att utfärda intyg och godkännanden. Samarbete med nationella organ och myndigheter bedöms i vissa fall vara nödvändigt på grund av deras sakkunskap. Möjlighet att lägga ut en del av byråns uppgifter på (under)leverantörer.

KAPITEL 13 – SLUTBESTÄMMELSER: nytt kapitel

Artiklarna 73 och 74: Delegerade akter. Nya artiklar till följd av järnvägsbyråns nya befogenheter (utfärdande av godkännanden för utsläppande av fordon på marknaden, egna medel) och behovet av åtgärder inom ramen för dess delegerade befogenheter. Detta liknar utformningen av Easa.

Artikel 75: Kommittéförfarande. Ny artikel, för att inte hänvisa till andra akter (direktivet om driftskompatibilitet).

Artikel 76: Utvärdering och översyn. Den ursprungliga artikeln ändras enligt det gemensamma uttalandet om decentraliserade organ.

ARTIKLAR I FÖRORDNING (EG) NR 881/2004 SOM INTE ÄNDRAS: 5, 6, 58, 59, 60.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Denna nya förordning utgör den rättsliga grunden för budget- och personalåtaganden för Europeiska järnvägsbyrån. Detaljerade beräkningar lämnas i bilagan, i finansieringsöversikten för rättsakten.

Det är viktigt att påpeka att följande frågor när det gäller tillsättning av personal för byrån ingår i denna akt:

1. Resursberäkningar från två tidigare finansieringsöversikter för rättsakter som bifogats den ursprungliga förordning (EG) nr 881/2004 och ändringsförordningen från 2008 (förordning (EU) nr 1335/2008), enligt vilka byrån tilldelades 104 tillfälligt anställda.
2. Budgetförfaranden för perioden 2005–2013, genom vilka budgetmyndigheten beviljade byrån 39 extra tjänster för att täcka ytterligare uppgifter som inte anges i den ursprungliga förordningen, vilket leder till sammanlagt 143 tjänster för tillfälligt anställda 2013.
3. Resurskonsekvenserna av byråns nya uppgifter och utökade befogenheter enligt denna nya förordning beräknas uppgå till 43 personer.

När det gäller **punkt 2** ska det påpekas att antalet tjänster har ökat gradvis sedan byrån inrättades 2005. Dessa förändringar har kontrollerats årligen och har antagits av budgetmyndigheten varje år enligt det antal tjänster som föreslagits av kommissionen. Huvudskälet till skillnaden mellan punkterna 1 och 2 är att antalet funktioner och verksamheter, exempelvis rättsliga frågor, dataskyddstjänsteman, styrelsens sekretariat, upphandling, lokalförvaltning och tjänsten som förvaltningschef inte fanns med i den ursprungliga förordningen, eller åtminstone inte planerades utföras av särskild personal. För några verksamhetsområden, bland annat personal-, it- och ekonomiavdelningarna, var resursbehoven avsevärt underskattade.

När det gäller den ekonomiska utvärderingen härrör denna verksamhet från att byrån inrättades för att bidra till ett integrerat och konkurrenskraftigt järnvägsområde. Denna uppgift har varit en integrerad del i byråns verksamhet ända sedan starten – även om ingen särskild personal avsattes för detta i finansieringsöversikten. Behovet av denna verksamhet är obestridligt, och har dessutom ökat nyligen till följd av den aktivitetsbaserade budgeteringsmetoden. Detta framgår genom att en ny artikel föreslås i den nya järnvägsbyråförordningen.

Förutom utvecklingen på detta område har kommissionen genom flera rättsakter gett byrån ytterligare uppgifter, vilket får resurskonsekvenser. Detta har dock inte avspeglats ordentligt i finansieringsöversikten. I kommissionens beslut 2011/155/EU om offentliggörande och förvaltning av det referensdokument som avses i artikel 27.4 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen, ges järnvägsbyrån till exempel ytterligare uppgifter, nämligen att öka insynen i och förenkla de förfaranden som tillämpas för godkännande av järnvägsfordon och delsystem. Byråns uppgift i detta sammanhang är närmare bestämt att dokumentera godkännandeförfarandena i medlemsstaterna och nationella bestämmelser om godkännande av järnvägsfordon, kontrollera att uppgifterna är konsekventa, stödja de nationella säkerhetsmyndigheterna samt administrera och underhålla data.

När det gäller **punkt 3** härrör budget- och personalkonsekvenserna av de nya och utökade uppgifterna främst från beräkningarna i konsekvensanalysen, genomförandet av rekommendationerna i det gemensamma uttalandet från kommissionen, Europaparlamentet och rådet om decentraliserade organ, rekommendationer från revisionsrätten och den interna

revisionstjänsten och utvärderingen av järnvägsbyråförordningen. Alla ändringar av lagstiftningen förklaras i detalj i del 3 i detta memorandum. Det beräknas att totalt 70 personer behövs för att sköta dessa nya och utökade uppgifter. I detta ingår nyanställning av ytterligare 43 personer jämfört med byråns nuvarande personalstyrka. Dessa 43 nya personer kommer att sköta utfärdandet av godkännanden och intyg, och personalkostnaderna för dessa personer kommer att täckas av externa avgifter och taxor. Behovet av de ytterligare 27 personer som krävs kommer däremot att täckas genom intern omplacering av byråns nuvarande personal. EU-budgeten kommer därför inte att påverkas (med undantag för åren 2015 och 2016, när det ännu inte kommer att finnas tillgång till externa avgifter och taxor).

Den planerade nyanställningen av ytterligare 43 personer omfattar följande kategorier:

- Tekniska experter (41 personer). Dessa ska sköta utfärdandet av godkännanden av utsläppande på marknaden av järnvägsfordon och fordonstyper (30), godkännanden för ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering (6) samt säkerhetsintyg (5).
- Tillhörande administrativ personal (2), däribland en revisor för att sköta förvaltningen av ett planerat system med externa avgifter och taxor, inbegripet samarbete med nationella myndigheter.

De externa avgifterna och taxorna ska även täcka tillhörande omkostnader, framför allt för

- översättning av byråns beslut till nationella språk,
- de it-system som behövs för bokföringsändamål (externa avgifter och taxor).

De resterande 27 personerna, som ska tillsättas genom intern omplacering av byråns befintliga personal, ska ansvara för

- övervakning av nationella säkerhetsmyndigheter och anmälda organ, och genomförandet av nationell lagstiftning på säkerhets- och driftskompatibilitetsområdet,
- minskning av antalet nationella bestämmelser,
- rådgivning och stöd till medlemsstater och intressenter, spridning av järnvägsrelaterad information och utbildning samt samordning av standardiserbara reservdelar.

Byrån beräknas belasta EU:s budget med sammanlagt 157,113 miljoner euro under perioden 2015–2020. Kostnaderna för EU-budgeten för de nya uppgifterna uppgår till 0,4113 miljoner euro eftersom de från och med 2017 kommer att täckas av avgifter från industrin.

Ändringarna kommer också att påverka kommissionens resurser (inom generaldirektoratet för transport och rörlighet). I detta avseende innehåller förordningen följande punkter:

1. Resursberäkningar från två tidigare finansieringsöversikter för rättsakter som bifogats den ursprungliga förordning (EG) nr 881/2004 och ändringsförordningen från 2008 (förordning (EU) nr 1335/2008), enligt vilka byrån tilldelades två tjänstemän/tillfälligt anställda.
2. Ändringar för perioden 2005–2013, med tre extra anställda hos kommissionen som arbetar med frågor som rör järnvägsbyrån, i syfte att täcka ytterligare uppgifter som inte anges i den ursprungliga förordningen.

Kommissionens sammanlagda personalbehov för detta initiativ kommer att uppgå till fem personer, utan att nyanställda begärs.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om Europeiska unionens järnvägsbyrå

och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,
med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,
efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,
med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande²,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) För att ett europeiskt järnvägsområde utan gränser gradvis ska kunna bildas måste unionen fastställa tekniska föreskrifter för järnvägarna. Det gäller tekniska frågor och säkerhetsfrågor, eftersom dessa områden alltid är knutna till varandra och båda kräver större harmonisering på unionsnivå. Under de senaste två årtiondena har relevant järnvägslagstiftning antagits, särskilt tre järnvägspaket, varav Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG av den 17 juni 2008 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen är de mest relevanta.
- (2) För att de två målen om säkerhet och driftskompatibilitet ska kunna uppfyllas på en och samma gång krävs ett omfattande sakkunnigarbete, som måste ledas av ett särskilt organ. Det är skälet till varför – som en del av det andra järnvägspaketet 2004 inom ramen för unionens befintliga institutioner och med bibehållande av maktbalansen inom unionen – en europeisk järnvägsbyrå med ansvar för säkerhet och driftskompatibilitet (nedan kallad *byrån*) måste inrättas.
- (3) Europeiska järnvägsbyrån inrättades ursprungligen genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004³. Syftet med byrån är att främja inrättandet av ett europeiskt järnvägsområde utan gränser och blåsa nytt liv i

¹ EUT C ... s.

² EUT C ... s.

³ EUT C 164, 30.4.2004, s. 1.

järnvägssektorn, samtidigt som sektorns väsentliga fördelar på säkerhetsområdet förstärks. Förordning (EG) nr 881/2004 måste ersättas med en ny akt till följd av de många ändringarna i byråns uppgifter och dess interna organisation.

- (4) I det fjärde järnvägspaketet föreslås viktiga förändringar för att förbättra det gemensamma europeiska järnvägsområdet genom ändringar i form av omarbetningar av direktiv 2004/49/EG och direktiv 2008/57/EG, som båda är direkt kopplade till byråns uppgifter. I dessa direktiv och i denna förordning föreskrivs särskilt utförandet av uppgifter i samband med utfärdandet av fordonsgodkännanden och säkerhetsintyg på unionsnivå. Det innebär att byrån får en viktigare roll.
- (5) Byrån bör bidra till inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde utan gränser och dess effektiva funktionssätt samt garantera en hög säkerhetsnivå och förbättra järnvägssektorns konkurrenskraft. Detta bör uppnås genom att byrån bidrar med sakkunskap i tekniska frågor till genomförandet av unionslagstiftningen genom ökad driftskompatibilitet mellan olika järnvägssystem samt att lägga fast en gemensam inriktning för arbetet med säkerheten inom det europeiska järnvägssystemet. Byrån ska även utöva sitt ansvar som EU-myndighet med ansvar för utfärdande av godkännanden för utsläppande på marknaden av järnvägsfordon och fordonstyper, säkerhetsintyg för järnvägsföretag och godkännanden att ta i bruk avseende delsystem för trafikstyrning och signalering. Dessutom ska den övervaka nationella bestämmelser på järnvägsområdet och utöva tillsyn över nationella myndigheter med behörighet inom området för driftskompatibilitet och säkerhet på järnvägar och deras arbete.
- (6) Under arbetet med att uppnå dessa mål bör byrån ta hänsyn fullt ut till utvidgningen av Europeiska unionen och till de särskilda krav som har samband med järnvägsförbindelserna med tredjeland. Byrån ska ha exklusiv behörighet i fråga om de uppgifter och befogenheter som den tilldelats.
- (7) När byrån utför sina uppgifter, särskilt när den utarbetar rekommendationer, bör den ta största hänsyn till extern sakkunskap på järnvägsområdet. Denna sakkunskap bör huvudsakligen bygga på sakkunniga från järnvägssektorn och relevanta nationella myndigheter. De bör bilda kompetenta och representativa arbetsgrupper inom byrån.
- (8) För att ge insikt i de ekonomiska effekterna på järnvägssektorn och dess inverkan på samhället, för att göra det möjligt för andra att fatta välgrundade beslut och för att på ett effektivare sätt hantera arbetsprioriteringarna och resursfördelningen i byrån, bör byrån vidareutveckla sin medverkan i konsekvensbedömningarna.
- (9) Byrån bör ge oberoende och objektivt tekniskt stöd, främst till kommissionen. Direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet] utgör en grund för att utarbeta och omarbeta tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD), medan direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet] utgör en grund för att utarbeta och omarbeta gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål. Kontinuiteten i arbetet med och utvecklingen av TSD:er, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål över tid kräver en permanent teknisk ram och särskild personal i ett specialiserat organ. I detta syfte bör byrån vara ansvarig för att ge kommissionen rekommendationer om utarbetandet och omarbetandet av TSD:er, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål. De nationella säkerhetsorganisationerna och tillsynsmyndigheterna bör i lika hög grad kunna begära ett oberoende tekniskt yttrande från byrån.

- (10) Järnvägsföretagen har ställts inför olika problem när de har ansökt om säkerhetsintyg från behöriga nationella myndigheter. Det har rört sig om allt från utdragna förfaranden och överdrivna kostnader till orättvis behandling, särskilt av nya aktörer. Intyg som utfärdas i en medlemsstat har inte erkänts utan förbehåll i andra medlemsstater, vilket har varit till skada för det gemensamma europeiska järnvägsområdet. För att göra förfarandena för utfärdande av säkerhetsintyg till järnvägsföretag effektivare och mer opartiska är det nödvändigt att införa ett gemensamt säkerhetsintyg som gäller i hela unionen och som utfärdas av byrån. Det omarbetade direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet] utgör en grund för detta.
- (11) När det gäller järnvägsfordon ger direktiv 2008/57/EG för närvarande godkännande av ibruktagande i enskilda medlemsstater, med undantag av vissa fall. Arbetsgruppen för fordonsgodkännande, som kommissionen inrättade 2011, diskuterade flera fall där tillverkare och järnvägsföretag har drabbats av att godkännandeförfarandet har tagit för lång tid och kostat för mycket. Den föreslog flera förbättringar. Eftersom vissa problem beror på att det nuvarande förfarandet för fordonsgodkännande är komplicerat bör förfarandet förenklas. Varje järnvägsfordon bör endast få ett godkännande. Detta godkännande av att fordon och fordonstyper släpps ut på marknaden bör utfärdas av byrån. Detta skulle ge verkliga fördelar för sektorn, genom att minska förfarandets kostnader och varaktighet, och skulle minska risken för möjlig diskriminering, särskilt av nya företag som vill etablera sig på järnvägsmarknaden. Det omarbetade direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet] utgör en grund för detta.
- (12) För att ytterligare utveckla det gemensamma europeiska järnvägsområdet, särskilt när det gäller att förse godstransportkunder och resenärer med lämplig information, och med beaktande av byråns nuvarande deltagande, måste byrån ges en stärkt roll på området för telematikapplikationer. Då kan dessa utvecklas konsekvent och användas snarast.
- (13) Med tanke på betydelsen av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) för den friktionsfria utvecklingen av det gemensamma europeiska järnvägsområdet och dess säkerhet, och med tanke på dess fragmentariska utveckling hittills, är det nödvändigt att stärka den övergripande samordningen av ERTMS på unionsnivå. Därför bör byrån, i egenskap av det mest behöriga unionsorganet, ges en mer framträdande roll på området för att se till att ERTMS utvecklas konsekvent, för att bidra till att ERTMS-utrustningen överensstämmer med gällande specifikationer och för att se till att ERTMS-relaterade europeiska forskningsprogram samordnas med utvecklingen av ERTMS tekniska specifikationer. För att förfarandena för utfärdande av godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering ska bli mer effektiva och opartiska är det nödvändigt att gå över till ett enda godkännande som gäller i hela unionen och utfärdas av byrån. Det omarbetade direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet] utgör en grund för detta.
- (14) Behöriga nationella myndigheter har normalt tagit ut avgifter för utfärdande av fordonsgodkännanden och säkerhetsintyg. I och med att behörigheten överförs till unionsnivå bör byrån ha rätt att ta ut avgifter av de sökande för utfärdande av de intyg och godkännanden som nämns i föregående skäl. Avgifterna bör vara lika höga eller lägre än det nuvarande unionsgenomsnittet och bör fastställas i en delegerad akt som antas av kommissionen.
- (15) Målet är att funktioner och uppgifter ska överföras från medlemsstaterna till byrån på ett effektivt sätt, utan att den nuvarande höga säkerhetsnivån försvagas. Byrån bör ha tillräckliga resurser för sin nya uppgifter, och den bör tilldelas dessa resurser när ett

klart definierat behov uppstår. Med hänsyn till sakkunskapen hos de nationella myndigheterna, särskilt de nationella säkerhetsmyndigheterna, bör byrån ha möjlighet att utnyttja denna sakkunskap på lämpligt sätt när den beviljar relevanta godkännanden och intyg. Utstationering av nationella experter till byrån bör uppmuntras i detta syfte.

- (16) Enligt direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet] och direktiv ... [driftskompatibilitetsdirektivet] ska nationella säkerhetsåtgärder genomgå en granskning med avseende på deras betydelse för säkerheten och driftskompatibiliteten samt förenligheten med konkurrensbestämmelserna. Genom direktiven begränsas även medlemsstaternas möjligheter att anta nya nationella regler. Det nuvarande systemet, som fortfarande omfattar ett stort antal nationella regler, kan leda till konflikter med unionens regler och skapar en risk för otillräcklig insyn och dold diskriminering av utländska aktörer, särskilt små och nya aktörer. För att gå över till ett system med verkligt öppna och opartiska järnvägsregler på unionsnivå måste en gradvis minskning av nationella regler förstärkas. Ett yttrande grundat på oberoende och opartisk sakkunskap är nödvändigt på unionsnivå. I detta syfte måste byråns roll stärkas.
- (17) Resultaten, organisationen och beslutsförfarandena på området för driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet varierar i hög grad mellan olika nationella säkerhetsmyndigheter och anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, vilket har en skadlig effekt på det gemensamma europeiska järnvägsområdets friktionsfria funktion. Särskilt små och medelstora företag som vill etablera sig på järnvägsmarknaden i en annan medlemsstat kan påverkas negativt. Därför är det väsentligt med stärkt samordning för att uppnå större harmonisering på unionsnivå. I detta syfte bör byrån övervaka de nationella säkerhetsmyndigheterna och anmälda organen för bedömning av överensstämmelse genom granskningar och inspektioner.
- (18) När det gäller säkerheten är det viktigt att sörja för största möjliga öppenhet och en välfungerande informationsspridning. En resultatanalys som grundas på gemensamma indikatorer och kopplar ihop samtliga parter inom sektorn är viktig och bör därför utföras. Beträffande statistik är det nödvändigt att bedriva ett nära samarbete med Eurostat.
- (19) För att övervaka utvecklingen inom driftskompatibilitet och järnvägssäkerhet bör byrån vara ansvarig för att offentliggöra en relevant rapport vartannat år. Med tanke på dess tekniska sakkunskap och opartiskhet bör byrån även stödja kommissionen vid övervakningen av genomförandet av unionens lagstiftning om järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet.
- (20) Driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska nätet bör öka, och de nya investeringsprojekt som tilldelas unionsbidrag bör uppfylla målet för driftskompatibilitet i enlighet med Europaparlamentets och rådets beslut 1692/96/EG av den 23 juli 1996 om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet⁴. Europeiska järnvägsbyrån är den institution som bäst kan bidra till dessa mål.
- (21) Underhåll av rullande materiel är en viktig del i säkerhetsarbetet. Någon i verklig mening europaomfattande marknad för underhåll av järnvägsutrustning finns inte, vilket beror på att det saknas ett system för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll. Det innebär extrakostnader och tomtransporter för sektorn. Ett europeiskt system för certifiering av järnvägsverkstäder för underhåll bör därför successivt

⁴

EGT L 228, 9.9.1996, s. 1.

utformas och uppdateras. Byrån är det organ som är bäst skickat att föreslå lämpliga lösningar för kommissionen.

- (22) Yrkeskraven för lokförare är av stor betydelse för både säkerheten och driftskompatibiliteten i unionen. Yrkeskraven är också en förutsättning för den fria rörligheten för arbetstagarna inom järnvägssektorn. I denna fråga bör den befintliga ramen för dialogen mellan arbetsmarknadens parter (den s.k. sociala dialogen) följas. Byrån bör bistå med den sakkunskap som behövs för att ta hänsyn till denna aspekt på unionsnivå.
- (23) Byrån bör organisera och underlätta samarbetet mellan de nationella säkerhetsmyndigheterna, de nationella utredningsorganen och de representativa organen i järnvägssektorn som agerar på europeisk nivå, för att främja god praxis, utbyte av relevant information och insamling av järnvägsrelaterade data samt för att övervaka järnvägssystemets allmänna säkerhet.
- (24) För att sörja för största möjliga öppenhet och insyn och se till att alla parter får lika tillgång till relevant information bör de dokument som måste utarbetas under arbetet med driftskompatibilitet och säkerhet vara offentliga. Samma sak gäller för trafiktillstånd, säkerhetsintyg och andra relevanta järnvägsdokument. Byrån bör tillhandahålla välfungerande hjälpmedel för denna informationsspridning och offentliggörandet av information.
- (25) En viktig uppgift som byrån bör uppmuntra, med tanke på sin position och ställning, är främjandet av innovations- och forskningsverksamhet inom järnvägsområdet. Finansiellt stöd som ges inom ramen för byråns verksamhet i detta avseende får dock inte leda till en snedvridning på den berörda marknaden.
- (26) För att öka verkan av unionens finansiella stöd samt dess kvalitet och förenlighet med relevanta tekniska bestämmelser bör byrån, som det enda unionsorganet med ansenlig kompetens på järnvägsområdet, spela en aktiv roll vid bedömningen av järnvägsprojekt.
- (27) Lagstiftningen om driftskompatibilitet och säkerhet på järnvägsområdet samt byråns genomförandehandlingar eller rekommendationer kan ibland ge upphov till tolkningsproblem och andra problem för intressenterna. En korrekt och enhetlig förståelse av dessa akter är en förutsättning för att järnvägsregelverket ska kunna genomföras effektivt och järnvägsmarknaden ska fungera. Därför bör byrån aktivt satsa på utbildning och förklarande verksamhet i detta avseende.
- (28) För att kunna fullgöra sina uppgifter bör byrån ha ställning som juridisk person och ha en egen budget, som till största delen finansieras genom medel från unionen och avgifter och taxor som betalas av sökande. För att byrån ska kunna agera självständigt i sin dagliga verksamhet och vid utarbetandet av sina yttranden och rekommendationer, bör det råda insyn i byråns verksamhet. Byråns verkställande direktör bör bära det fulla ansvaret. Byråns personal bör ha en oberoende ställning och bör ha en lämplig avvägning mellan kortvariga anställningsavtal och tillsvidareanställningsavtal, för att bevara kunskapen i organisationen och företagskontinuiteten, samtidigt som det nödvändiga och pågående utbytet av sakkunskap med järnvägssektorn behålls.
- (29) För att effektivt kunna kontrollera hur byrån fungerar bör medlemsstaterna och kommissionen vara företrädare i byråns styrelse. Denna styrelse bör ha de befogenheter som är nödvändiga, bland annat för att fastställa budgeten och godkänna de årliga och fleråriga arbetsprogrammen.

- (30) För att säkerställa insyn i och öppen redovisning av styrelsens beslut bör företrädare för berörda sektorer närvara under överläggningarna, dock utan rösträtt, eftersom denna är förbehållen myndigheternas företrädare som är ansvariga inför myndigheter för demokratisk kontroll. Sektorns företrädare bör utses av kommissionen med hänsyn till representativitet på unionsnivå för järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare, järnvägsindustrin, fackföreningar, resenärer och godstransportkunder.
- (31) En rådgivande direktion bör inrättas, som ska förbereda styrelsens möten och ge råd om beslut.
- (32) Det är nödvändigt att se till att de parter som påverkas av byråns beslut har nödvändiga rättsmedel på ett oberoende och opartiskt sätt. En lämplig överklagandemekanism bör inrättas så att den verkställande direktörens beslut kan överklagas till en särskild överklagandenämnd, vars beslut i sin tur kan överklagas till domstolen.
- (33) Ett större strategiskt perspektiv på byråns verksamhet skulle göra det lättare att planera och förvalta dess resurser på ett effektivare sätt och skulle bidra till resultat av högre kvalitet. Därför bör styrelsen anta och regelbundet uppdatera ett flerårigt arbetsprogram, efter lämpligt samråd med berörda intressenter.
- (34) Byråns verksamhet bör bedrivas på ett öppet sätt. Europaparlamentet bör tillförsäkras en fungerande tillsyns rätt och bör för detta ändamål ha möjlighet att höra byråns verkställande direktör och höras om det fleråriga arbetsprogrammet. Byrån bör också tillämpa unionens relevanta lagstiftning om allmänhetens tillgång till handlingar.
- (35) I takt med att allt fler decentraliserade organ har inrättats på senare år har budgetmyndigheten försökt förbättra insynen i och kontrollen av förvaltningen av unionsanslagen till organen, särskilt när det gäller budgetering av avgifter, finansiell kontroll, befogenheter att bevilja ansvarsfrihet, avsättning till pensionssystemet samt det interna budgetförfarandet (uppförandekod). På liknande sätt bör Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf)⁵ tillämpas fullt ut på byrån. Byrån bör också ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska gemenskapernas kommission om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf)⁶.
- (36) Eftersom målen för den föreslagna åtgärden, nämligen att inrätta ett särskilt organ med uppgift att utarbeta gemensamma lösningar för järnvägssäkerhet och driftskompatibilitet, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av att det arbete som ska göras är av gemensam art och de därför bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.
- (37) För att på rätt sätt fastställa nivån på de avgifter och taxor som byrån har rätt att ta ut bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen för artiklar som rör utfärdande och förnyande av godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning

⁵ EGT L 136, 31.5.1999, s. 1.

⁶ EGT L 136, 31.5.1999, s. 15.

och signalering, godkännanden av att fordon och fordonstyper släpps ut på marknaden samt säkerhetsintyg. Det är särskilt viktigt att kommissionen samråder med experter och andra parter under sitt förberedande arbete.

När kommissionen utarbetar och upprättar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar överlämnas samtidigt, i god tid och på lämpligt sätt till Europaparlamentet och rådet.

- (38) För att säkerställa genomförandet av artiklarna 21 och 22 i denna förordning om granskning av nationella bestämmelser och gällande bestämmelser bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter.
- (39) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av artiklarna 29, 30, 31 och 51 i denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter.
- (40) Det är nödvändigt att genomföra vissa principer avseende byråns styrning för att följa det gemensamma uttalandet om decentraliserade organ och den gemensamma ansats som bifogats detta, som överenskomts i juli 2012 av den interinstitutionella arbetsgruppen om decentraliserade organ, vars syfte är att harmonisera byråernas verksamhet och förbättra deras resultat.
- (41) Denna förordning står i överensstämmelse med de grundläggande rättigheter och principer som erkänns särskilt i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

PRINCIPER

Artikel 1

Syfte och tillämpningsområde

- 1. Genom denna förordning inrättas Europeiska unionens järnvägsbyrå (nedan kallad *byrå*).
- 2. I denna förordning finns bestämmelser om följande:
 - (a) Byråns inrättande och uppgifter.
 - (b) Medlemsstaternas uppgifter.
- 3. Denna förordning ska tillämpas på
 - (a) driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom unionen såsom föreskrivs i direktiv .../.../EU [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet],
 - (b) säkerhet på unionens järnvägar såsom föreskrivs i direktiv .../.../EU [järnvägssäkerhetsdirektivet],
 - (c) behörighetsprövning av lokförare såsom föreskrivs i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av

lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen [lokförardirektivet].

Artikel 2

Juridisk ställning

1. Byrån ska vara ett unionsorgan med status som juridisk person.
2. Byrån ska i alla medlemsstater ha den mest vittgående rättskapacitet som tillerkänns juridiska personer enligt den nationella lagstiftningen. Den ska särskilt kunna förvärva eller avyttra fast och lös egendom samt föra talan inför domstolar och andra myndigheter.
3. Byrån ska företrädas av sin direktör.

Artikel 3

Byråns olika akter

Byrån får

- (a) ge rekommendationer till kommissionen om tillämpningen av artiklarna 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 32, 31, 33 och 41,
- (b) rikta rekommendationer till medlemsstaterna om tillämpningen av artiklarna 21, 22 och 30,
- (c) avge yttranden till kommissionen i enlighet med artiklarna 9, 21, 22 och 38 och till berörda myndigheter i medlemsstaterna i enlighet med artikel 9,
- (d) avge beslut i enlighet med artiklarna 12, 16, 17 och 18,
- (e) avge yttranden som utgör godtagbara sätt att uppfylla kraven i enlighet med artikel 15,
- (f) avge tekniska dokument i enlighet med artikel 15,
- (g) avge revisionsrapporter i enlighet med artiklarna 29 och 30,
- (h) utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument som underlättar tillämpningen av lagstiftningen om driftskompatibilitet och säkerhet på järnvägsområdet i enlighet med artiklarna 11, 15 och 24.

KAPITEL 2

ARBETSMETODER

Artikel 4

Arbetsgruppens inrättande och sammansättning

1. Byrån ska inrätta ett begränsat antal arbetsgrupper för utarbetandet av rekommendationer, särskilt om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er), gemensamma säkerhetsmål och gemensamma säkerhetsmetoder.
Byrån får på kommissionens begäran eller på eget initiativ inrätta arbetsgrupper i andra berättigade fall, efter samråd med kommissionen.
2. Byrån ska utse experter till arbetsgrupperna.

Byrån ska till arbetsgrupperna utse företrädare som nomineras av behöriga nationella myndigheter till de arbetsgrupper i vilka de önskar delta.

Byrån ska till arbetsgrupperna utse fackmän ur järnvägssektorn från den förteckning som avses i punkt 3. Den ska se till att de järnvägssektorer och de användare, som kan påverkas av åtgärder som föreslås av kommissionen på grundval av rekommendationer från byrån, är adekvat representerade.

Byrån får vid behov komplettera arbetsgrupperna med oberoende experter och företrädare för internationella organisationer med erkänd kompetens inom det berörda området. Personal vid byrån får inte utses till arbetsgrupperna.

3. Varje representativt organ som avses i artikel 34 ska till byrån översända en förteckning med de bäst kvalificerade experter som har i uppdrag att företräda dem i varje arbetsgrupp.
4. När det arbete som utförs av arbetsgrupperna har en omedelbar effekt beträffande arbetsförhållanden, hälsa och säkerhet för dem som arbetar inom näringen, ska företrädare för arbetstagarorganisationerna delta i de berörda arbetsgrupperna som fullvärdiga medlemmar.
5. Kostnader för resor och uppehälle för arbetsgruppens medlemmar ska ersättas av byrån i enlighet med de regler och tariffer som styrelsen fastställt.
6. Arbetsgrupperna ska ha en företrädare för byrån som ordförande.
7. Arbetsgruppernas arbete ska präglas av öppenhet. Styrelsen ska fastställa en arbetsordning för arbetsgrupperna.

Artikel 5

Samråd med arbetsmarknadens parter

När de arbetsuppgifter som avses i artiklarna 11, 12, 15 och 32 direkt påverkar den sociala miljön eller arbetsförhållandena för de som arbetar inom näringen, ska byrån samråda med arbetsmarknadens parter i den branschvisa dialogkommitté som inrättats enligt beslut 98/500/EG⁷.

Samrådet ska hållas innan byrån lämnar sina rekommendationer till kommissionen. Byrån ska vederbörligen beakta dessa samråd och ska alltid stå till förfogande för att ge förklaringar avseende dessa rekommendationer. Byrån ska till kommissionen överlämna de yttranden som inkommit från den branschvisa dialogkommittén, varefter kommissionen i sin tur ska lämna dem vidare till den kommitté som avses i artikel 75.

⁷

Kommissionens beslut 98/500/EG av den 20 maj 1998 om inrättande av branschvisa dialogkommittéer för att främja dialogen mellan arbetsmarknadens parter på europeisk nivå (EGT L 225, 12.8.1998, s. 27).

Artikel 6

Samråd med godstransportkunder och resenärer

När de arbetsuppgifter som avses i artiklarna 11 och 15 direkt påverkar godstransportkunder och resenärer, ska byrån samråda med de organisationer som företräder dem. Förteckningen över de organisationer med vilka samråd ska hållas ska upprättas av den kommitté som avses i artikel 75.

Samrådet ska hållas innan byrån lämnar sina förslag till kommissionen. Byrån ska vederbörligen beakta dessa samråd och ska alltid stå till förfogande för att ge förklaringar avseende dessa förslag. Byrån ska till kommissionen överlämna de yttranden som inkommit från de berörda organisationerna, varefter kommissionen i sin tur ska lämna dem vidare till den kommitté som avses i artikel 75.

Artikel 7

Konsekvensbedömning

1. Byrån ska genomföra en konsekvensbedömning av sina rekommendationer och yttranden. Styrelsen ska anta en konsekvensbedömningsmetod som bygger på kommissionens metod. Byrån ska upprätthålla kontakt med kommissionen för att se till att relevant arbete vid kommissionen beaktas på vederbörligt sätt.
2. Innan byrån inleder en verksamhet som ingår i arbetsprogrammet ska den genomföra en tidig konsekvensbedömning av denna verksamhet, som ska fastställa
 - (a) vilket problem som ska lösas och sannolika lösningar,
 - (b) i vilken utsträckning en bestämd åtgärd, t.ex. en rekommendation eller yttrande från byrån, kommer att krävas,
 - (c) byråns förväntade bidrag till lösningen av problemet.Varje verksamhet och projekt i arbetsprogrammet ska dessutom genomgå en effektivitetsanalys, individuellt och i kombination med varandra, för att byråns budget och resurser ska användas på bästa sätt.
3. Byrån får genomföra en efterhandsutvärdering av den lagstiftning som utgår från dess rekommendationer.
4. Medlemsstaterna ska förse byrån med nödvändiga uppgifter för konsekvensbedömningarna.

Artikel 8

Utredningar

Byrån ska, när så krävs för att utföra dess uppgifter, låta göra utredningar som ska finansieras inom ramen för dess egen budget.

Artikel 9

Yttranden

1. Byrån ska lämna yttranden på begäran av de nationella regleringsorgan som avses i artikel 55 i direktiv 2012/34/EU [direktiv om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)] om säkerhets- och driftskompatibilitetsaspekter i ärenden som de ska pröva.

2. Byrån ska på kommissionens begäran lämna yttranden om ändringar av akter som antas på grundval av direktiv ... [järnvägskompatibilitetsdirektivet] eller direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet], särskilt om påstådda brister påpekas.
3. När det gäller de yttranden som avses i föregående punkter och i andra artiklar i denna förordning ska byrån lämna sina yttranden inom två månader, såvida inte annat överenskommits. Byrån ska offentliggöra sina yttranden inom två månader. I den version av yttrandet som byrån offentliggör ska allt material som rör affärshemligheter ha rensats bort.

Artikel 10

Besök i medlemsstaterna

1. Byrån får genomföra besök i medlemsstaterna för att kunna utföra sina uppgifter, särskilt de uppgifter som avses i artiklarna 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 och 38, i enlighet med de riktlinjer som styrelsen fastställt.
2. Byrån ska underrätta den berörda medlemsstaten om det planerade besöket, namnen på byråns bemyndigade tjänstemän och vilket datum besöket ska inledas. De bemyndigade tjänstemännen ska genomföra besöket efter uppvisande av ett beslut från den verkställande direktören, där syftet och målet med besöket anges.
3. Medlemsstaternas nationella myndigheter ska underlätta arbetet för byråns personal.
4. Efter varje besök ska byrån upprätta en rapport och skicka den till kommissionen och den berörda medlemsstaten.
5. Föregående punkter påverkar inte de inspektioner som avses i artiklarna 29.6 och 30.6, som ska genomföras i enlighet med det förfarande som beskrivs där.

KAPITEL 3

UPPGIFTER AVSEENDE JÄRNVÄGSSÄKERHET

Artikel 11

Tekniskt stöd – rekommendationer om järnvägssäkerhet

1. Byrån ska ge rekommendationer till kommissionen om de gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål som anges i artiklarna 6 och 7 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet]. Byrån ska också avge rekommendationer om den regelbundna översynen av de gemensamma säkerhetsmetoderna och de gemensamma säkerhetsmålen till kommissionen.
2. Byrån ska på begäran av kommissionen eller på eget initiativ avge yttranden om andra åtgärder på säkerhetsområdet.
3. Byrån får utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument för att underlätta genomförandet av lagstiftning om järnvägssäkerhet.

Artikel 12

Säkerhetsintyg

Byrån ska utfärda gemensamma säkerhetsintyg i enlighet med artiklarna 10 och 11 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet].

Artikel 13

Underhåll av fordon

1. Byrån ska bistå kommissionen med avseende på systemet för certifiering av enheter som är ansvariga för underhåll i enlighet med artikel 14.6 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet].
2. Byrån ska ge rekommendationer till kommissionen med hänsyn till artikel 14.7 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet].
3. Inom ramen för de rapporter som avses i artikel 30.2 i denna förordning ska byrån analysera de alternativa åtgärder för vilka beslut fattas enligt artikel 15 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet].

Artikel 14

Transport av farligt gods på järnväg

Byrån ska följa utvecklingen av lagstiftningen om transport av farligt gods på järnväg i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG⁸ och jämföra detta med lagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet, särskilt de grundläggande kraven. Byrån ska bistå kommissionen och får avge yttranden på begäran av kommissionen eller på eget initiativ.

KAPITEL 4

UPPGIFTER AVSEENDE DRIFTSKOMPATIBILITET

Artikel 15

Tekniskt stöd på området för järnvägsdriftskompatibilitet

1. Byrån ska
 - (a) ge rekommendationer till kommissionen om TSD:er och översyner av dessa i enlighet med artikel 5 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet],
 - (b) ge rekommendationer till kommissionen om mallarna för EU kontrollförklaringen och för handlingar i det tekniska underlag som måste åtfölja den, i enlighet med artikel 15 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet],
 - (c) ge rekommendationer till kommissionen om specifikationer för register och översyner av dessa i enlighet med artiklarna 43, 44 och 45 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet],
 - (d) avge yttranden som utgör godtagbara sätt att uppfylla kraven för brister hos TSD:er i enlighet med artikel 6.2 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet],
 - (e) avge yttranden till kommissionen om krav på icke-tillämpning av TSD:er av medlemsstaterna, i enlighet med artikel 7 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet],

⁸

EUT L 260, 30.9.2008, s. 13.

- (f) utfärda tekniska dokument i enlighet med artikel 4.9 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet],
 - (g) ge rekommendationer till kommissionen avseende arbetsvillkoren för all personal med arbetsuppgifter av betydelse för säkerheten.
2. För utarbetandet av de rekommendationer som avses i punkt 1 a och b ska byrån
 - (a) se till att TSD:er och specifikationer för register anpassas till den tekniska utvecklingen, marknadstendenserna och de sociala behoven,
 - (b) sörja för samordningen av dels utvecklings- och uppdateringsarbetet i fråga om TSD:er, dels arbetet med att ta fram Europastandarder som visar sig vara nödvändiga för driftskompatibiliteten; byrån ska vidare upprätthålla kontakter med de europeiska standardiseringsorganen i relevanta frågor.
 3. Byrån får utfärda riktlinjer och andra icke-bindande dokument för att underlätta genomförandet av lagstiftning om järnvägsdriftskompatibilitet.

Artikel 16

Godkännande för utsläppande på marknaden av fordon

Byrån ska utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden av järnvägsfordon i enlighet med artikel 20 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet].

Artikel 17

Godkännanden för utsläppande på marknaden av fordonstyper

Byrån ska utfärda godkännanden för utsläppande på marknaden av fordonstyper i enlighet med artikel 22 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet].

Artikel 18

Godkännande att ta i bruk avseende delsystem för trafikstyrning och signalering

Byrån ska utfärda godkännanden att ta i bruk de delsystem för trafikstyrning och signalering som ingår i järnvägssystemet och som är belägna eller används inom hela unionen, i enlighet med artikel 18 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet].

Artikel 19

Telematikapplikationer

1. Byrån ska fungera som systemansvarig myndighet och vara ansvarig för att underhålla de tekniska specifikationerna avseende telematikapplikationerna, i enlighet med relevanta TSD:er.
2. Byrån ska fastställa, offentliggöra och tillämpa förfarandet för behandling av ansökningar om ändringar av dessa specifikationer. För detta ändamål ska byrån inrätta och underhålla ett register över ansökningar om ändring av specifikationer för telematikapplikationer och deras status.
3. Byrån ska utveckla och underhålla tekniska verktyg för förvaltning av de olika versionerna av specifikationerna för telematikapplikationer.

4. Byrån ska bistå kommissionen vid övervakningen av införandet av telematikapplikationerna i enlighet med relevanta TSD:er.

Artikel 20

Stöd till anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

1. Byrån ska stödja verksamheten vid anmälda organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse enligt artikel 27 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet]. Det stödet ska bland annat särskilt bestå i att byrån utarbetar riktlinjer för bedömning av komponenters överensstämmelse eller lämplighet enligt vad som avses i artikel 9 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet] samt riktlinjer för förfarandet för EG-kontrollförklaring i enlighet med artikel 10 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet].
2. Byrån ska underlätta samarbetet mellan anmälda organ för bedömning av överensstämmelse och särskilt fungera som tekniskt sekretariat för deras samordningsgrupp.

KAPITEL 5

UPPGIFTER AVSEENDE NATIONELLA BESTÄMMELSER

Artikel 21

Kontroll av förslag till nationella bestämmelser

1. Byrån ska inom två månader från mottagandet kontrollera förslag till nationella bestämmelser, som lämnas in i enlighet med
 - (a) artikel 8.2 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet],
 - (b) artikel 14 i direktiv ... [driftskompatibilitetsdirektivet].
2. Om byrån efter den kontroll som avses i punkt 1 anser att de berörda nationella bestämmelserna leder till att de grundläggande kraven för driftskompatibilitet uppfylls, de gemensamma säkerhetsmetoderna respekteras och de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och att de inte medför godtycklig diskriminering eller en dold begränsning av järnvägstransportverksamheten mellan medlemsstaterna, ska den informera kommissionen och de berörda medlemsstaterna om sin positiva bedömning. Kommissionen kan därefter validera bestämmelserna i det it-system som avses i artikel 23.
3. Om den kontroll som avses i punkt 1 leder till en negativ bedömning ska byrån
 - (a) utfärda en rekommendation som riktas till den berörda medlemsstaten med angivande av skälen till att den berörda bestämmelsen inte ska träda i kraft och/eller tillämpas,
 - (b) underrätta kommissionen om sin negativa bedömning.
4. Om den berörda medlemsstaten inte vidtar åtgärder inom två månader efter mottagande av en rekommendation från byrån i enlighet med punkt 3a får kommissionen, efter att ha mottagit de upplysningar som avses i punkt 3b och efter att ha hört den berörda medlemsstatens synpunkter, anta ett beslut som riktas till

medlemsstaten med en begäran om att ändra förslaget till bestämmelse eller avbryta antagandet, ikraftträdandet eller genomförandet.

Artikel 22

Kontroll av gällande nationella bestämmelser

1. Byrån ska inom två månader från mottagandet kontrollera nationella bestämmelser, som lämnas in i enlighet med artikel 14.3 i direktiv ... [driftskompatibilitetsdirektivet].
2. Om byrån efter den kontroll som avses i punkt 1 anser att de berörda nationella bestämmelserna leder till att de grundläggande kraven för driftskompatibilitet uppfylls, de gemensamma säkerhetsmetoderna respekteras och de gemensamma säkerhetsmålen uppnås och att de inte medför godtycklig diskriminering eller en dold begränsning av järnvägstransportverksamheten mellan medlemsstaterna, ska den informera kommissionen och de berörda medlemsstaterna om sin positiva bedömning. Kommissionen kan därefter validera bestämmelserna i det it-system som avses i artikel 23.
3. Om den kontroll som avses i punkt 1 leder till en negativ bedömning ska byrån
 - (a) utfärda en rekommendation som riktas till den berörda medlemsstaten med angivande av skälen till att den berörda bestämmelsen ska ändras eller upphävas,
 - (b) underrätta kommissionen om sin negativa bedömning.
4. Om den berörda medlemsstaten inte vidtar åtgärder inom två månader efter mottagande av en rekommendation från byrån i enlighet med punkt 3a får kommissionen, efter att ha mottagit de upplysningar som avses i punkt 3b och efter att ha hört den berörda medlemsstatens synpunkter, anta ett beslut som riktas till medlemsstaten med en begäran om att ändra eller upphäva bestämmelsen i fråga.
5. Det förfarande som beskrivs i punkterna 2 och 3 ska på motsvarande sätt gälla när byrån får kännedom om att en nationell bestämmelse, vare sig den antagits eller ej, är överflödigt eller strider mot de gemensamma säkerhetsmetoderna, de gemensamma säkerhetsmålen, TDS:erna eller annan unionslagstiftning på järnvägsområdet.

Artikel 23

It-system för inlämnande av anmälningar och klassificering av nationella bestämmelser

1. Byrån ska inrätta och driva ett särskilt it-system över de nationella bestämmelser som avses i artiklarna 21.1 och 22.1. Systemet ska finnas tillgängligt för berörda intressenter och allmänheten.
2. Medlemsstaterna ska anmäla de nationella bestämmelser som avses i artiklarna 21.1 och 22.1 till byrån och kommissionen via det it-system som avses i punkt 1. Byrån ska offentliggöra bestämmelserna i detta system och använda det för att underrätta kommissionen i enlighet med artiklarna 21 och 22.
3. Byrån ska klassificera anmälda nationella bestämmelser i enlighet med artikel 14.8 i direktiv ... [driftskompatibilitetsdirektivet]. I detta syfte ska den använda det system som avses i första punkten i denna artikel.

4. Byrån ska klassificera nationella bestämmelser i enlighet med artikel 8.2 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet], med beaktande av hur EU-lagstiftningen har utvecklats. Byrån ska i detta syfte utveckla ett verktyg för hantering av bestämmelser som medlemsstaterna ska använda för att förenkla sina system av nationella bestämmelser. Byrån ska använda det system som avses i första punkten i denna artikel för att offentliggöra verktyget för hantering av bestämmelser.

KAPITEL 6

UPPGIFTER AVSEENDE DET EUROPEISKA TRAFIKSTYRNINGSSYSTEMET FÖR TÅG (ERTMS)

Artikel 24

Systemansvarig myndighet för ERTMS

1. Byrån ska fungera som systemansvarig myndighet och vara ansvarig för att underhålla de tekniska specifikationerna avseende ERTMS.
2. Byrån ska fastställa, offentliggöra och tillämpa förfarandet för behandling av ansökningar om ändringar av dessa specifikationer. För detta ändamål ska byrån inrätta och underhålla ett register över ansökningar om ändringar av ERTMS-specifikationer och deras status.
3. Byrån ska rekommendera antagande av en ny version av tekniska ERTMS-specifikationer. Den ska dock endast göra detta när den tidigare versionen har fått tillräcklig spridning. Utvecklingen av nya versioner ska inte inverka menligt på vare sig spridningen av ERTMS, den tillförlitlighet som krävs för specifikationerna för att tillverkningen av ERTMS-utrustning ska optimeras, järnvägsföretagens återbäring på sina investeringar eller den effektiva planeringen av utbyggnaden av ERTMS.
4. Byrån ska utveckla och underhålla tekniska verktyg för förvaltning av de olika versionerna av ERTMS för att säkerställa den tekniska och operativa driftskompatibiliteten mellan järnvägsnät och fordon som utrustats med olika versioner och för att ge incitament för ett snabbt införande av den aktuella versionen och av eventuella nyare versioner.
5. I enlighet med artikel 5.10 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet] ska byrån säkerställa att successiva versioner av ERTMS-utrustning är tekniskt förenliga med tidigare versioner.
6. Byrån ska utarbeta och sprida relevanta riktlinjer för tillämpning till intressenterna och dokument som förklarar de tekniska specifikationerna för ERTMS.

Artikel 25

Tillfällig arbetsgrupp för anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

1. Byrån ska inrätta och inneha ordförandeskapet för en tillfällig arbetsgrupp för anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, enligt artikel 27 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet].

Arbetsgruppen ska ha till uppgift att kontrollera att det förfarande för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse eller lämplighet enligt artikel 9

i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet] samt förfarandena för EG-kontroll enligt artikel 10 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet], som de anmälda organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse ska följa, tillämpas på ett enhetligt sätt.

2. Byrån ska vartannat år rapportera till kommissionen om arbetet i den arbetsgrupp som avses i punkt 1. Rapporten ska innehålla närvarostatistik över företrädare för de anmälda organen för bedömning av överensstämmelse.
3. Byrån ska utvärdera tillämpningen av förfarandet för bedömning av driftskompatibilitetskomponenters överensstämmelse och av EG-kontrollförfarandet för ERTMS-utrustning och vartannat år lämna en rapport till kommissionen om eventuella förbättringar.

Artikel 26

Stöd till teknisk och operativ överensstämmelse mellan delsystem för fordonsbaserad och markbaserad ERTMS

1. Byrån får på järnvägsföretagens begäran hjälpa dem att kontrollera den tekniska och operativa överensstämmelsen mellan delsystem för fordonsbaserad och markbaserad ERTMS innan fordon tas i bruk.
2. Om byrån finner att det finns en risk för bristande teknisk och operativ överensstämmelse mellan järnvägsnät och järnvägsfordon som är utrustade med ERTMS-utrustning inom ramen för särskilda ERTMS-projekt får den begära att berörda aktörer, särskilt tillverkare, anmälda organ som ansvarar för förfarandena för bedömning av överensstämmelse, järnvägsföretag, infrastrukturförvaltare och nationella säkerhetsmyndigheter lämnar alla relevanta upplysningar om de förfaranden för EG-kontroll och ibruktagande som de tillämpar och om operativa villkor. Byrån ska underrätta kommissionen om en sådan risk och i förekommande fall rekommendera lämpliga åtgärder för kommissionen.

Artikel 27

Stöd till genomförande av ERTMS och ERTMS-projekt

1. Byrån ska övervaka genomförandet av ERTMS enligt den genomförandeplan som anges i beslut 2012/88/EU⁹ och ska övervaka samordningen av installationen av ERTMS längs de transeuropeiska transportkorridorerna och godskorridorerna som anges i förordning (EU) nr 913/2010¹⁰.
2. Byrån ska säkerställa teknisk uppföljning av unionsfinansierade projekt för genomförande av ERTMS, i förekommande fall analyser av upphandlingsspecifikationer vid tidpunkten för meddelanden om upphandling. Byrån ska också vid behov hjälpa mottagare av EU-medel att säkerställa att de tekniska lösningar som genomförs i projekten är fullständigt förenliga med TSD:er avseende trafikstyrning och signalering och att de därmed är fullständigt driftskompatibla.

⁹ EUT L 51, 23.2.2012, s. 1.

¹⁰ EUT L 276, 20.10.2010, s. 22.

Artikel 28

Ackreditering av laboratorier

1. Byrån ska stödja harmoniserad ackreditering av ERTMS-laboratorier i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008¹¹, särskilt genom att ge lämpliga riktlinjer till ackrediteringsorganen.
2. Byrån får delta som observatör i de sakkunnigbedömningar som krävs i enlighet med förordning (EG) nr 765/2008.

KAPITEL 7

UPPGIFTER AVSEENDE ÖVERVAKNING AV DET GEMENSAMMA EUROPEISKA JÄRNVÄGSOMRÅDET

Artikel 29

Övervakning av nationella säkerhetsmyndigheter

1. Byrån ska övervaka de nationella säkerhetsmyndigheternas arbete och beslutsprocesser genom granskning och inspektioner.
2. Byrån ska ha rätt att granska
 - (a) de nationella säkerhetsmyndigheternas förmåga att fullgöra uppgifter avseende säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägar,
 - (b) effektiviteten i de nationella säkerhetsmyndigheternas övervakning av aktörernas säkerhetsstyrningssystem enligt vad som avses i artikel 16 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet].

Granskningsförfarandena ska antas av styrelsen.

3. Byrån ska lägga fram granskningsrapporter och sända dem till de berörda nationella säkerhetsmyndigheterna och till kommissionen. Varje granskningsrapport ska särskilt innehålla en förteckning över eventuella brister som fastställts av byrån samt rekommendationer om förbättringar.
4. Om byrån anser att de brister som avses i punkt 3 leder till att den berörda nationella säkerhetsmyndigheten förhindras att utföra sina uppgifter avseende järnvägssäkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet på ett effektivt sätt, ska den rekommendera den nationella säkerhetsmyndigheten att vidta lämpliga åtgärder inom en tidsgräns som ska fastställas med beaktande av bristens allvarlighetsgrad.
5. Om den berörda nationella säkerhetsmyndigheten inte samtycker till de rekommendationer som avses i punkt 4 eller om den inte vidtar några åtgärder till följd av byråns rekommendationer inom tre månader från mottagande av rekommendationerna, får kommissionen fatta ett beslut inom sex månader i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 75.
6. Byrån ska även ha rätt att genomföra anmälda och oanmälda inspektioner av nationella säkerhetsmyndigheter, för att kontrollera bestämda områden i deras verksamhet, särskilt granska dokument, förfaranden och register som står i samband

¹¹ EUT L 218, 13.8.2008, s. 30.

med de uppgifter som avses i artikel 16 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet]. Inspektionerna får genomföras tillfälligt eller enligt en plan som utarbetas av byrån. Inspektionen ska inte ta mer än två dagar. Medlemsstaternas nationella myndigheter ska underlätta arbetet för byråns personal. Byrån ska ge kommissionen en rapport om varje inspektion.

Artikel 30

Övervakning av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse

1. Byrån ska övervaka arbetet i de anmälda organen för bedömning av överensstämmelse genom stöd till ackrediteringsorgan, granskningar och genom inspektioner, enligt punkt punkterna 2–5.
2. Byrån ska stödja harmoniserad ackreditering av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, särskilt genom att ge ackrediteringsorgan lämplig vägledning om utvärderingskriterier och förfaranden för att bedöma huruvida de anmälda organen uppfyller villkoren i artikel 27 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet], via den europeiska ackrediteringsinfrastruktur som anges i artikel 14 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93.
3. När det gäller anmälda organ för bedömning av överensstämmelse som inte är ackrediterade i enlighet med artikel 24 i direktiv [...] [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet] får byrån granska dessa organs arbete med att uppfylla de krav som anges i artikel 27 i det direktivet. Granskningsförfarandet ska antas av styrelsen.
4. Byrån ska avge granskningsrapporter som omfattar de verksamheter som avses i punkt 3 och ska sända dem till det berörda anmälda organet för bedömning av överensstämmelse och till kommissionen. Varje granskningsrapport ska särskilt innehålla upplysningar om eventuella brister som fastställts av byrån samt rekommendationer om förbättringar. Om byrån anser att sådana brister leder till att det berörda anmälda organet förhindras att utföra sina uppgifter avseende järnvägssäkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet på ett effektivt sätt, ska den utarbeta en rekommendation med krav på att den medlemsstat där det anmälda organet har sitt säte ska vidta nödvändiga åtgärder inom en fastställd tidsgräns.
5. Om den berörda medlemsstaten inte samtycker till de rekommendationer som avses i punkt 4 eller om det anmälda organet inte vidtar några åtgärder till följd av byråns rekommendationer inom tre månader från mottagande av rekommendationerna, får kommissionen fatta ett beslut inom sex månader i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 75.
6. Byrån får, inbegripet i samarbete med de relevanta nationella ackrediteringsorganen, genomföra anmälda eller oanmälda inspektioner av anmälda organ för bedömning av överensstämmelse, för att kontrollera bestämda områden i deras verksamhet, särskilt granska dokument, intyg och register som står i samband med de uppgifter som avses i artikel 27 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet]. Inspektionerna får genomföras tillfälligt eller enligt en plan som utarbetas av byrån. Inspektionen ska inte ta mer än två dagar. De anmälda organen för bedömning av överensstämmelse ska underlätta arbetet för byråns personal. Byrån ska ge kommissionen en rapport om varje inspektion.

Artikel 31

Övervakning av utveckling inom driftskompatibilitet och säkerhet

1. Tillsammans med nätverket av nationella utredningsorgan ska byrån samla in relevanta uppgifter om olyckor och tillbud och övervaka de nationella utredningsorganens bidrag till säkerheten i hela järnvägssystemet.
2. Byrån ska kontrollera hur arbetet framskrider när det gäller att göra järnvägssystemen säkra. Byrån får särskilt begära hjälp från de nätverk som avses i artikel 34, inklusive insamling av uppgifter. Byrån ska också använda sig av de uppgifter som Eurostat samlar in. Byrån ska samarbeta med Eurostat så att dubbelarbete undviks och sörja för att de gemensamma säkerhetsindikatorerna överensstämmer med motsvarande indikatorer för andra transportsätt.
3. Byrån ska, på kommissionens begäran, lämna rekommendationer om hur järnvägssystemens driftskompatibilitet kan förbättras, särskilt genom att underlätta samordningen mellan järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare eller mellan infrastrukturförvaltare.
4. Byrån ska kontrollera hur arbetet framskrider när det gäller att göra järnvägssystemen driftskompatibla och säkra. Byrån ska vartannat år för kommissionen lägga fram och offentliggöra en rapport om framstegen med driftskompatibilitet och säkerhet inom det gemensamma europeiska järnvägsområdet.
5. Byrån ska på kommissionens begäran lämna rapporter om situationen för genomförandet och tillämpningen av EU-lagstiftningen om säkerhet och driftskompatibilitet i en viss medlemsstat.

KAPITEL 8

ANDRA UPPGIFTER

Artikel 32

Järnvägspersonal

1. Byrån ska utföra lämpliga uppgifter avseende järnvägspersonal enligt artiklarna 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 och 37 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG¹².
2. Kommissionen får begära att byrån utför andra uppgifter med avseende på järnvägspersonal i enlighet med direktiv 2007/59/EG.
3. Byrån ska höra behöriga myndigheter i frågor som rör järnvägspersonal och om de uppgifter som avses i punkterna 1 och 2. Byrån får främja samarbete mellan dessa myndigheter, bland annat genom att vid behov anordna möten med myndigheternas företrädare.

¹² EUT L 315, 3.12.2007, s. 51.

Register och tillgång till register

1. Byrån ska upprätta och föra de EU-register som avses i artiklarna 43, 44 och 45 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet]. Byrån ska fungera som systemansvarig myndighet för alla register och databaser som avses i järnvägssäkerhetsdirektivet, järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet och lokförardirektivet. Detta ska särskilt innebära att byrån
 - (a) utarbetar och underhåller specifikationerna av registren,
 - (b) samordnar utvecklingen i medlemsstaterna avseende registren,
 - (c) ger berörda parter vägledning om registren,
 - (d) ger rekommendationer till kommissionen om förbättringar av specifikationen av befintliga register och eventuella behov av att upprätta nya register.
2. Byrån ska offentliggöra följande dokument och register i enlighet med direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet] och direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet]:
 - (a) EG-kontrollförklaringar för delsystem.
 - (b) EG-försäkran om överensstämmelse för driftskompatibilitetskomponenter och EG-försäkran för lämplighet för användning av driftskompatibilitetskomponenter.
 - (c) Tillstånd som utfärdas i enlighet med direktiv ... [direktivet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (omarbetning)].
 - (d) Säkerhetsintyg utfärdade i enlighet med artikel 10 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet].
 - (e) Utredningsrapporter som sänds till byrån i enlighet med artikel 24 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet].
 - (f) Nationella regler som anmälts till kommissionen i enlighet med artikel 8 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet] och artikel 14 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet].
 - (g) Fordonsregister, bland annat via länkar till relevanta nationella register.
 - (h) Infrastrukturregister, bland annat via länkar till relevanta nationella register.
 - (i) Det europeiska registret över godkända fordonstyper.
 - (j) Register över begäran om ändringar och planerade ändringar i ERTMS-specifikationerna.
 - (k) Register över ansökningar om ändringar och planerade ändringar av TSD:er för telematikapplikationer för persontrafik (TAP) och för telematikapplikationer för godstrafik (TAF).
 - (l) Register över märkningar avseende fordonsinnehavaren som innehas av byrån i enlighet med TSD:n om drift och trafikledning.
 - (m) Kvalitetsrapporter som utfärdats i enlighet med artikel 28.2 i förordning (EG) nr 1371/2007.

3. Kommissionen och medlemsstaterna ska diskutera och enas om de praktiska villkoren för översändandet av de handlingar som avses i punkt 2 på grundval av ett utkast från byrån.
4. När handlingarna enligt punkt 1 översänds, får de berörda organen ange vilka handlingar som av säkerhetsskäl inte ska lämnas ut till allmänheten.
5. Nationella myndigheter med ansvar för utfärdande av de tillstånd och intyg som avses i leden c och d i punkt 2 ska, inom en månad från det att beslutet fattades, meddela byrån varje enskilt beslut om utfärdande, förnyande, ändring eller upphävande av dessa tillstånd och intyg.
6. Byrån får ta med sådana offentliga handlingar eller länkar som har betydelse för målen i denna förordning i den offentliga databasen, med beaktande av tillämplig EU-lagstiftning om uppgiftsskydd.

Artikel 34

Nätverk av nationella säkerhetsmyndigheter, utredningsorgan och representativa organ

1. Byrån ska inrätta ett nätverk av nationella säkerhetsmyndigheter och ett nätverk av de utredningsorgan som avses i artikel 21 i direktiv ... [järnvägssäkerhetsdirektivet]. Byrån ska tillhandahålla ett sekretariat för dessa nätverk. Nätverken ska särskilt ha följande uppgifter:
 - (a) Utbyta information om järnvägssäkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet.
 - (b) Främja god praxis.
 - (c) Lämna uppgifter om järnvägssäkerhet till byrån, särskilt uppgifter om gemensamma säkerhetsindikatorer.

Byrån ska underlätta samarbetet mellan dessa nätverk. Den får särskilt besluta att anordna gemensamma möten för båda nätverken.
2. Byrån ska inrätta ett nätverk av representativa organ från järnvägssektorn. Nätverket ska vara verksamt på unionsnivå. En förteckning över dessa organ ska anges i en genomförandeakt som antas av kommissionen, i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 75. Byrån ska tillhandahålla ett sekretariat för nätverket. Nätverket ska särskilt ha följande uppgifter:
 - (a) Utbyta information om järnvägssäkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet.
 - (b) Främja god praxis.
 - (c) Lämna uppgifter om järnvägssäkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet till byrån.
3. De nätverk som avses i punkterna 1 och 2 får utfärda icke-bindande yttranden om de utkast till rekommendationer som avses i artikel 9.2.
4. Byrån får inrätta andra nätverk av organ eller myndigheter som har ansvar för en del av järnvägssystemet.
5. Kommissionen får delta i mötena för de nätverk som avses i denna artikel.

Artikel 35

Kommunikation och spridning

Byrån ska till relevanta intressenter kommunicera och sprida information om den europeiska järnvägsdragstiftningen och om standarder och vägledning på järnvägsområdet enligt relevanta kommunikations- och informationsspridningsplaner som antas av styrelsen. Dessa planer ska grundas på en behovsanalys och ska regelbundet uppdateras av styrelsen.

Artikel 36

Forskning och innovationsfrämjande

1. Byrån ska på kommissionens begäran bidra till forskning på järnvägsområdet på unionsnivå, bland annat genom att stödja relevanta kommissionsavdelningar och representativa organ. Byrån ska bidra utan att det påverkar annan forskning på unionsnivå.
2. Kommissionen får ålägga byrån att främja innovationsverksamhet som syftar till förbättringar av järnvägars driftskompatibilitet och säkerhet, särskilt i fråga om utnyttjande av ny informationsteknik och spår- och söksystem.

Artikel 37

Stöd till kommissionen

1. Byrån ska på kommissionens begäran bistå kommissionen i genomförandet av den unionslagstiftning som syftar till att förbättra järnvägssystemens driftskompatibilitet och att utarbeta en gemensam säkerhetsstrategi för det europeiska järnvägssystemet.
2. Det kan bland annat röra sig om följande:
 - (a) Ge tekniska råd i frågor som kräver specifik sakkunskap.
 - (b) Samla in information genom de nätverk som avses i artikel 34.

Artikel 38

Stöd till bedömning av järnvägsprojekt

Utan att det påverkar undantagen enligt artikel 9 i direktiv ... [järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet] ska byrån, på kommissionens begäran, med avseende på driftskompatibilitet och säkerhet granska varje projekt som rör förnyelse av utformning, konstruktion, förnyelse eller uppgradering av det delsystem som omfattas av en ansökan om ekonomiskt bidrag från unionen.

Byrån ska avge sitt utlåtande huruvida projektet överensstämmer med relevant driftskompatibilitets- och säkerhetslagstiftning på järnvägsområdet inom en tidsperiod som ska fastställas i samråd med kommissionen utifrån projektets betydelse och de tillgängliga resurserna och som inte får överstiga två månader.

Artikel 39

Stöd till medlemsstater, kandidatländer och intressenter

1. Byrån ska på eget initiativ eller på begäran från kommissionen, medlemsstater, kandidatländer eller de nätverk som avses i artikel 34 arbeta med utbildningsverksamhet och andra lämpliga verksamheter avseende tillämpning och

förklaring av lagstiftningen om driftskompatibilitet och säkerhet och relaterade resurser hos byrån, exempelvis register, genomförandehandlingar eller rekommendationer.

2. Karaktären hos och omfattningen av de verksamheter som avses i punkt 1 ska beslutas av styrelsen och anges i arbetsprogrammet.

Artikel 40

Internationella förbindelser

1. I den mån det är nödvändigt för att uppfylla de syften som fastställs i denna förordning och utan att det påverkar de respektive behörighetsområdena hos medlemsstaterna och unionens institutioner, inklusive Europeiska utrikestjänsten, får byrån upprätta kontakt med och ingå administrativa avtal med tillsynsmyndigheter, internationella organisationer och myndigheter i tredjeländer som är behöriga i frågor som omfattas av byråns verksamhet för att ta hänsyn till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen och främja unionens lagstiftning och standarder på järnvägsområdet.
2. Dessa avtal får varken medföra några juridiska förpliktelser för unionen och dess medlemsstater eller hindra medlemsstaterna och deras behöriga myndigheter från att ingå bilaterala eller multilaterala avtal med dessa tillsynsmyndigheter, internationella organisationer och myndigheter i tredjeländer. Utformningen av verksamheten och samarbetet på detta område ska först diskuteras med kommissionen, och byrån ska regelbundet rapportera om dessa frågor till kommissionen.
3. Styrelsen ska anta en strategi för förbindelserna med tredjeländer eller internationella organisationer i de frågor som byrån har behörighet för. Strategin ska ingå i byråns årliga och fleråriga arbetsprogram, med en specifikation av nödvändiga resursbehov.

Artikel 41

Samordning avseende reservdelar

Byrån ska bidra till att kartlägga järnvägsreservdelar som kan standardiseras. För detta ändamål får byrån inrätta en arbetsgrupp som ska samordna intressenternas arbete, och får knyta kontakter med europeiska standardiseringsorgan. Byrån ska lämna lämpliga rekommendationer till kommissionen.

KAPITEL 9

BYRÅNS ORGANISATION

Artikel 42

Förvaltnings- och ledningsstruktur

Byråns förvaltnings- och ledningsstruktur ska bestå av

- (a) en styrelse, som ska ha de uppgifter som anges i artikel 47,
- (b) en direktion, som ska ha de uppgifter som anges i artikel 49,
- (c) en verkställande direktör med det ansvar som anges i artikel 50,

- (d) en överklagandenämnd som ska ha de ansvarsområden som anges i artiklarna 54–56.

Artikel 43

Styrelsens sammansättning

1. Styrelsen ska bestå av en företrädare från varje medlemsstat och fyra företrädare för kommissionen, samtliga med rösträtt.

Sex företrädare som inte ska ha rösträtt ska även ingå i styrelsen, vilka på europeisk nivå ska företräda följande grupper:

- (a) Järnvägsföretag.
- (b) Infrastrukturförvaltare.
- (c) Järnvägsindustrin.
- (d) Fackföreningar.
- (e) Resenärer.
- (f) Godstransportkunder.

För var och en av dessa kategorier ska kommissionen utse en företrädare och en suppleant utifrån en förteckning med fyra namn som tagits fram av deras respektive europeiska organisationer.

2. Styrelseledamöterna och deras suppleanter ska utses mot bakgrund av deras kunskaper om organets huvudsakliga verksamhet med särskild hänsyn till relevanta färdigheter som rör ledarskap, administration och budget. Alla parter ska öka ansträngningarna för att begränsa omsättningen av företrädare i styrelsen i syfte att säkerställa kontinuiteten i styrelsens arbete. Alla parter bör sträva efter att uppnå en jämn könsfördelning i styrelsen.
3. Medlemsstaterna och kommissionen ska utse sina ledamöter i styrelsen samt en suppleant, som ska företräda ledamoten i hans eller hennes frånvaro.
4. Mandatperioden för ledamöterna ska vara fyra år och får förnyas.
5. I förekommande fall ska medverkan av företrädare för tredjeland och villkoren för detta fastställas genom de förfaranden som avses i artikel 68.

Artikel 44

Styrelsens ordförande

1. Styrelsen ska med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter välja en ordförande bland företrädarna för medlemsstaterna och en vice ordförande bland ledamöterna.

Vice ordföranden ska inträda i ordförandens ställe när den senare inte kan fullgöra sina plikter.

2. Ordförandens och vice ordförandens mandatperiod ska vara fyra år och får förnyas. Om emellertid uppdraget som styrelseledamot upphör någon gång under mandatperioden upphör också mandatperioden automatiskt vid denna tidpunkt.

Artikel 45

Sammanträden

1. Styrelsens sammanträden ska sammankallas av dess ordförande. Byråns verkställande direktör ska delta i sammanträdena.
2. Styrelsen ska sammanträda minst två gånger om året. Den ska också sammanträda på initiativ av ordföranden, på begäran av kommissionen, på begäran av en majoritet av dess ledamöter eller av en tredjedel av medlemsstaternas företrädare i styrelsen.

Artikel 46

Omröstning

Såvida inte något annat anges i denna förordning ska styrelsen fatta sina beslut med absolut majoritet av de röstberättigade ledamöterna. Varje röstberättigad ledamot ska ha en röst.

Artikel 47

Styrelsens uppgifter

1. För att säkerställa att byrån fullgör sina uppgifter ska styrelsen utföra följande uppgifter:
 - (a) Anta en årsrapport om byråns verksamhet under föregående år, senast den 1 juli översända årsrapporten till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten och offentliggöra den.
 - (b) Varje år med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter, efter att ha mottagit kommissionens yttrande och i enlighet med artikel 48, anta byråns årliga arbetsprogram för det kommande året och ett strategiskt flerårigt arbetsprogram.
 - (c) Med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter anta byråns årsbudget och utöva andra uppgifter i samband med byråns budget i enlighet med kapitel 10.
 - (d) Utarbeta förfaranden för de beslut som ska fattas av den verkställande direktören.
 - (e) Anta riktlinjer för besök i enlighet med artikel 10.
 - (f) Fastställa sin arbetsordning.
 - (g) Anta och uppdatera de kommunikations- och informationsspridningsplaner som avses i artikel 35.
 - (h) Anta förfaranden för utförandet av de revisioner som avses i artiklarna 29 och 30.
 - (i) I enlighet med punkt 2, med avseende på byråns personal utöva de befogenheter som i tjänsteföreskrifterna för tjänstemän tilldelas tillsättningsmyndigheten och i anställningsvillkoren för övriga anställda tilldelas den myndighet som är behörig att sluta anställningsavtal (tillsättningsbefogenheter).
 - (j) Anta lämpliga genomförandebestämmelser för tjänsteföreskrifterna för tjänstemän och anställningsvillkoren för övriga anställda i enlighet med det förfarande som anges i artikel 10 i tjänsteföreskrifterna.

- (k) Utse den verkställande direktören och förlänga hans eller hennes mandatperiod eller avsätta honom eller henne från sin befattning med två tredjedelars majoritet bland sina röstberättigade ledamöter, i enlighet med artikel 62.
 - (l) Anta en strategi mot bedrägerier, som står i proportion till bedrägeririsker med beaktande av en kostnads–nyttoanalys av de åtgärder som ska vidtas.
 - (m) Säkerställa lämplig uppföljning av slutsatserna och rekommendationerna i de undersökningar som utförts av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) samt interna eller externa revisionsrapporter och utvärderingar.
 - (n) Anta bestämmelser för förebyggande och hantering av intressekonflikter med avseende på ledamöterna i styrelsen och överklagandenämnden.
2. Styrelsen ska, i enlighet med det förfarande som anges i artikel 110 i tjänsteföreskrifterna, anta ett beslut grundat på artikel 2.1 i tjänsteföreskrifterna och artikel 6 i anställningsvillkoren för övriga anställda om att till den verkställande direktören delegera relevant behörighet att sluta anställningsavtal och fastställa på vilka villkor denna delegering av befogenheter kan dras in. Den verkställande direktören får vidaredelegera dessa befogenheter.

Vid tillämpningen av föregående punkt får styrelsen vid mycket särskilda omständigheter genom beslut tillfälligt dra in den verkställande direktörens behörighet att sluta anställningsavtal och sådan behörighet som denne sedan delegerar vidare, och utöva den själv eller delegera den till en av sina ledamöter eller till någon annan anställd än den verkställande direktören.

Artikel 48

Årliga och fleråriga arbetsprogram

1. Styrelsen ska senast den 30 november varje år, efter att ha beaktat kommissionens yttrande, anta byråns arbetsprogram för det kommande året och översända det till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet, kommissionen och till de nätverk som avses i artikel 34.
2. Arbetsprogrammet ska antas utan att det påverkar unionens årliga budgetförfarande. Om kommissionen inom 15 dagar från den tidpunkt då arbetsprogrammet antagits meddelar att den inte samtycker till arbetsprogrammet, ska styrelsen behandla det igen och inom två månader, vid den andra behandlingen, anta det eventuellt ändrade arbetsprogrammet, antingen med två tredjedelars majoritet bland röstberättigade ledamöter, inbegripet av samtliga kommissionens företrädare, eller med enhällighet bland medlemsstaternas företrädare.
3. I byråns arbetsprogram ska syftet anges för varje verksamhet. Som en allmän regel ska det för varje särskild åtgärd och projekt finnas en tydlig koppling mellan varje åtgärd och projekt och nödvändiga resurser i enlighet med principerna om aktivitetsbaserad budgetering och förvaltning och den tidiga konsekvensbedömning som föreskrivs i artikel 7.2.
4. När byrån anförtros en ny uppgift ska styrelsen vid behov ändra det antagna arbetsprogrammet. Om en ny uppgift ska införas i arbetsprogrammet ska en analys av konsekvenserna för personal- och budgetresurser utföras, vilket kan leda till ett beslut att skjuta upp andra åtgärder.

5. Styrelsen ska också senast den 30 november varje år anta och uppdatera ett strategiskt flerårigt arbetsprogram. Kommissionens yttrande ska beaktas. Europaparlamentet och de nätverk som avses i artikel 34 ska rådfrågas om utkastet. Det antagna fleråriga arbetsprogrammet ska översändas till medlemsstaterna, Europaparlamentet, rådet, kommissionen och till de nätverk som avses i artikel 34.

Artikel 49

Direktionen

1. Styrelsen ska bistås av en direktion.
2. Direktionen ska utarbeta utkast till beslut som ska antas av styrelsen. Om så är nödvändigt på grund av brådskande skäl ska direktionen fatta provisoriska beslut på styrelsens vägnar, särskilt om administrativa och budgetära frågor.

Tillsammans med styrelsen ska direktionen säkerställa lämplig uppföljning av slutsatserna och rekommendationerna i de undersökningar som utförts av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och interna eller externa revisionsrapporter och utvärderingar.

Utan att det påverkar den verkställande direktörens ansvarsskyldigheter i enlighet med artikel 30 ska direktionen bistå och råda den verkställande direktören i genomförandet av styrelsens beslut, i syfte att förstärka övervakningen av den administrativa och budgetära förvaltningen.
3. Direktionen ska bestå av ordföranden för styrelsen, en av kommissionens företrädare i styrelsen och [fyra] andra styrelseledamöter. Styrelsen ska utse ledamöterna i direktionen och dess ordförande.
4. Direktionens ledamöter ska utses för samma tid som styrelsens ledamöter.
5. Direktionen ska sammanträda minst var tredje månad. Direktionens ordförande ska sammankalla extra sammanträden på begäran från direktionens ledamöter.
6. Direktionens arbetsordning ska fastställas av styrelsen.

Artikel 50

Den verkställande direktörens uppgifter

1. Byrån ska ledas av den verkställande direktören, som ska vara fullständigt oavhängig i sin ämbetsutövning. Den verkställande direktören är ansvarig för sin verksamhet inför styrelsen.
2. Utan att det påverkar befogenheterna för kommissionen, styrelsen eller den verkställande kommittén får den verkställande direktören varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller något annat organ.
3. Den verkställande direktören ska på uppmaning rapportera till Europaparlamentet om utförandet av sina uppgifter. Rådet får uppmana den verkställande direktören att rapportera om uppgifternas utförande.
4. Den verkställande direktören ska i rättsligt hänseende vara byråns företrädare. Han eller hon ska anta beslut, rekommendationer, yttranden och byråns andra formella akter.

5. Den verkställande direktören ska ansvara för byråns administrativa ledning och för utförandet av de uppgifter som byrån tilldelas i denna förordning. Den verkställande direktören ska i synnerhet ha ansvaret för följande:
- (a) myndighetens dagliga förvaltning,
 - (b) verkställande av de beslut som antas av styrelsen,
 - (c) utarbeta det årliga arbetsprogrammet och det strategiska fleråriga arbetsprogrammet och översända dem till styrelsen efter att ha hört kommissionen,
 - (d) genomföra det årliga arbetsprogrammet och det strategiska fleråriga arbetsprogrammet och, i så stor utsträckning som möjligt, bemöta begäran om bistånd från kommissionen i samband med byråns uppgifter i enlighet med denna förordning,
 - (e) rapportera till styrelsen om genomförandet av det strategiska fleråriga arbetsprogrammet,
 - (f) vidta erforderliga åtgärder, däribland fastställa interna förvaltningsbestämmelser och offentliggöra meddelanden, för att tillse att byrån fungerar i enlighet med denna förordning,
 - (g) organisera ett effektivt kontrollsystem för att kunna jämföra byråns resultat med verksamhetens mål och fastställa förfaranden för regelbunden utvärdering baserade på erkända branschnormer,
 - (h) varje år utarbeta ett utkast till allmän rapport på grundval av de kontroll- och utvärderingssystem som avses i led g och lägga fram det för styrelsen,
 - (i) utarbeta ett utkast till beräkning av byråns intäkter och utgifter i enlighet med artikel 58 samt genomföra budgeten i enlighet med artikel 59,
 - (j) utarbeta den årliga rapporten om byråns verksamheter och lägga fram den inför styrelsen för granskning,
 - (k) utarbeta en handlingsplan som uppföljning till slutsatser från efterhandsutvärderingar och rapportera till kommissionen om framstegen två gånger om året,
 - (l) skydda unionens finansiella intressen genom att förebyggande åtgärder vidtas mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet med hjälp av effektiva kontroller och genom att belopp som felaktigt betalats ut återkrävs samt, om oegentligheter upptäcks, genom effektiva, proportionerliga och avskräckande åtgärder och ekonomiska påföljder,
 - (m) utarbeta en bedrägeribekämpningsstrategi för byrån och lägga fram den inför styrelsen för godkännande,
 - (n) utarbeta ett förslag till budgetordning för byrån, som ska antas av styrelsen i enlighet med artikel 60, samt utarbeta genomförandeåtgärder.

Artikel 51

Inrättande och sammansättning av överklagandenämnden

1. Byrån ska inrätta en eller flera överklagandenämnder.

2. En överklagandenämnd ska bestå av en ordförande och två ledamöter. Varje ledamot ska ha en suppleant, som ska företräda ledamoten i hans eller hennes frånvaro.
3. Styrelsen ska utse ordföranden, de övriga ledamöterna och deras suppleanter från en förteckning över kvalificerade sökande vilken fastställts av kommissionen.
4. Överklagandenämnden får begära att styrelsen utser ytterligare två ledamöter och deras suppleanter från förteckningen i punkt 4 om den anser att ärendet så kräver.
5. På förslag av byrån ska kommissionen fastställa en arbetsordning för överklagandenämnden, efter samråd med styrelsen och i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 75.

Artikel 52

Överklagandenämndernas ledamöter

1. Mandatperioden för överklagandenämndens ledamöter och suppleanter ska vara fyra år och får förnyas.
2. Överklagandenämndens ledamöter ska vara oberoende och får inte utföra andra uppgifter inom byrån. De får inte vara bundna av några instruktioner när de fattar beslut.
3. Under mandatperioden får överklagandenämndernas ledamöter inte avsättas från sina tjänster eller strykas ur förteckningen över kvalificerade sökande såvida det inte finns allvarliga skäl för en sådan avsättning eller strykning och kommissionen, efter yttrande från styrelsen, fattar beslut om detta.

Artikel 53

Jäv

1. Överklagandenämndernas ledamöter får inte delta i överklagandeförfarandet om de har något personligt intresse i ärendet, om de tidigare har företrätt någon av parterna i förfarandet eller om de varit med om att fatta det beslut som överklagas.
2. Ledamöter i överklagandenämnden som av något av de skäl som avses i punkt 1 eller av något annat skäl anser att de inte bör delta i ett överklagandeförfarande ska informera den överklagandenämnd som beslutar om jäv i enlighet därmed.

Artikel 54

Beslut som kan överklagas

1. Beslut som fattats av byrån i enlighet med artiklarna 12, 16, 17 och 18 får överklagas till överklagandenämnden.
2. Ett överklagande i enlighet med punkt 1 ska inte hindra verkställighet. Byrån får däremot upphäva verkställandet av det ifrågasatta beslutet om den anser att omständigheterna motiverar det.

Artikel 55

Personer som har rätt att överklaga, tidsgränser och form

1. Varje fysisk eller juridisk person får överklaga ett beslut från byrån enligt artiklarna 12, 16, 17 och 18.

2. Överklagandet med motivering ska sändas skriftligen till byrån inom två månader efter det att åtgärden meddelats den berörda personen eller, om så inte är fallet, inom två månader efter det att den berörda personen fick kännedom om åtgärden.

Artikel 56

Prövning av och beslut om överklaganden

1. Under överklagandeförfarandet ska överklagandenämnden agera snabbt. Den ska vid behov anmoda parterna att inom viss tid inkomma med synpunkter på meddelanden från nämnden eller på inlagor från andra parter i överklagandeförfarandet. Parterna i överklagandeförfarandet ska ha rätt att framställa sin sak muntligt.
2. Överklagandenämnden får utöva lämpliga befogenheter som omfattas av byråns behörighet eller återförvisa ärendet till behörigt organ inom byrån. Det behöriga organet ska vara bundet av överklagandenämndens beslut.

Artikel 57

Överklagande till Europeiska unionens domstol

1. Talan om ogiltigförklaring av beslut som fattats av byrån i enlighet med artiklarna 12, 16, 17 och 18 kan väckas vid EU-domstolen först efter det att möjligheterna att överklaga inom byrån uttömts.
2. Byrån ska vidta alla de åtgärder som krävs för att följa EU-domstolens dom.

KAPITEL 10

FINANSIELLA BESTÄMMELSER

Artikel 58

Budget

1. En beräkning ska utarbetas över byråns samtliga intäkter och utgifter för varje budgetår, som sammanfaller med kalenderåret, och ska föras in i byråns budget. Det ska råda balans mellan intäkterna och utgifterna.
2. Byråns intäkter ska bestå av
 - (a) bidrag från unionen,
 - (b) i förekommande fall bidrag från tredjeland som deltar i byråns verksamhet i enlighet med artikel 68,
 - (c) avgifter som betalats av sökande för samt innehavare av intyg och godkännanden som utfärdats av byrån i enlighet med artiklarna 12, 16, 17 och 18,
 - (d) avgifter för publikationer, utbildning och andra tjänster som byrån tillhandahåller,
 - (e) frivilliga ekonomiska bidrag från medlemsstaterna, tredjeländer eller andra enheter, om bidraget inte hotar byråns oberoende och opartiskhet.
3. Byråns utgifter ska omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift.

4. Det ska råda balans mellan intäkterna och utgifterna.
5. Varje år ska styrelsen, på grundval av ett utkast från den verkställande direktören på grundval av aktivitetsbaserad budgetering, utarbeta en beräkning av byråns intäkter och utgifter för nästkommande budgetår. Senast den 31 januari ska styrelsen överlämna denna beräkning, som också ska innehålla ett utkast till tjänsteförteckning, till kommissionen.
6. Beräkningen ska överlämnas av kommissionen till Europaparlamentet och rådet (nedan kallad *budgetmyndigheten*) tillsammans med det preliminära förslaget till Europeiska unionens allmänna budget.
7. På grundval av den utarbetade beräkningen ska kommissionen i det preliminära förslaget till Europeiska unionens allmänna budget ta upp de medel som den betraktar som nödvändiga med avseende på tjänsteförteckningen och storleken på det bidrag som ska belasta den allmänna budgeten, och som den ska förelägga budgetmyndigheten i enlighet med artikel 314 i fördraget, tillsammans med en beskrivning och motivering av eventuella skillnader mellan byråns utarbetade beräkning och det bidrag som ska belasta den allmänna budgeten.
8. Budgetmyndigheten ska bevilja anslagen för bidrag till byrån. Budgetmyndigheten ska anta byråns tjänsteförteckning.
9. Styrelsen ska anta budgeten med två tredjedelars majoritet av sina röstberättigade ledamöter. Byråns budget blir definitiv när Europeiska unionens allmänna budget slutligen antas. Vid behov ska den anpassas i enlighet därmed.
10. Styrelsen ska snarast möjligt meddela budgetmyndigheten om sin avsikt att genomföra eventuella projekt som kan ha väsentliga ekonomiska konsekvenser för finansieringen av budgeten, särskilt fastighetsprojekt, t.ex. hyra eller köp av fastigheter. Den ska informera kommissionen om detta. Om en av budgetmyndighetens båda parter meddelar att den har för avsikt att avge ett yttrande om projektet, ska den överlämna yttrandet till styrelsen inom sex veckor från det att den informerats om projektet.

Artikel 59

Genomförande och budgetuppföljning

1. Den verkställande direktören ska genomföra byråns budget.
2. Senast den 1 mars som följer på utgången av budgetåret ska byråns räkenskapsförare förse kommissionens räkenskapsförare med de preliminära räkenskaperna och en rapport om budgetförvaltningen och den finansiella förvaltningen under budgetåret. Kommissionens räkenskapsförare ska konsolidera institutionernas och de decentraliserade organens preliminära räkenskaper i enlighet med artikel 147 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 (den allmänna budgetförordningen).
3. Senast den 31 mars som följer på utgången av budgetåret ska kommissionens räkenskapsförare förse revisionsrätten med byråns preliminära räkenskaper och rapporten om budgetförvaltningen och den finansiella förvaltningen under budgetåret. Rapporten om budgetförvaltningen och den finansiella förvaltningen under budgetåret ska även överlämnas till Europaparlamentet och rådet.

Revisionsrätten ska granska räkenskaperna i enlighet med artikel 287 i fördraget. Den ska årligen offentliggöra en rapport om byråns verksamhet.

4. Efter det att revisionsrättens synpunkter på byråns preliminära räkenskaper i enlighet med bestämmelserna i artikel 148 i budgetförordningen inkommit, ska den verkställande direktören upprätta byråns slutliga räkenskaper på eget ansvar och överlämna dem till styrelsen för yttrande.
5. Styrelsen ska avge ett yttrande om byråns slutliga redovisningar.
6. Senast den 1 juli som följer på utgången av budgetåret ska den verkställande direktören överlämna de slutliga räkenskaperna tillsammans med styrelsens yttrande till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten.
7. De slutliga redovisningarna ska offentliggöras.
8. Senast den 30 september efter det budgetår som löpt ut ska den verkställande direktören till revisionsrätten översända ett svar på dess synpunkter. Denne ska även skicka detta svar till styrelsen.
9. Den verkställande direktören ska på Europaparlamentets begäran, i enlighet med artikel 165.3 i budgetförordningen, för parlamentet lägga fram alla uppgifter som behövs för att utföra arbetet med beviljande av ansvarsfrihet för det berörda budgetåret.
10. Europaparlamentet ska före den 30 april år $n + 2$, på rekommendation av rådet som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet, bevilja den verkställande direktören ansvarsfrihet för budgetens genomförande under budgetår n .

Artikel 60

Budgetförordning

Styrelsen ska anta byråns finansiella regler efter samråd med kommissionen. De får inte avvika från förordning (EG, Euratom) nr 2343/2002¹³ med mindre detta är nödvändigt på grund av särdragen i byråns verksamhet och kommissionen har givit sitt samtycke i förväg.

KAPITEL 11

PERSONAL

Artikel 61

Allmänna bestämmelser

1. Tjänsteföreskrifterna för tjänstemän i Europeiska unionen, anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska unionen och bestämmelser som antagits gemensamt av Europeiska unionens institutioner för tillämpningen av tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren ska gälla för byråns personal.
2. I tjänstens intresse ska byrån rekrytera
 - (a) personal som är kvalificerad för avtal om tillsvidareanställning, och
 - (b) personal som inte är kvalificerad för avtal om tillsvidareanställning.

¹³ Kommissionens förordning (EG, Euratom) nr 2343/2002 av den 23 december 2002 med rambudgetförordning för de gemenskapsorgan som avses i artikel 185 i rådets förordning (EG, Euratom) nr 1605/2002 med budgetförordning för Europeiska gemenskapernas allmänna budget (EGT L 357, 31.12.2002, s. 72).

Lämpliga genomförandebestämmelser till denna punkt ska antas i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 110 i tjänsteföreskrifterna.

3. Byrån ska vidta lämpliga åtgärder för att organisera sina avdelningar så att eventuella intressekonflikter undviks.

Artikel 62

Verkställande direktör

1. Den verkställande direktören ska vara tillfälligt anställd vid byrån i enlighet med artikel 2a i anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska unionen.
2. Den verkställande direktören ska utses av styrelsen från en förteckning över kandidater som föreslås av kommissionen på grundval av ett öppet och transparent urvalsförfarande.

I det avtal som sluts med den verkställande direktören ska byrån företräddas av styrelsens ordförande.

Den kandidat som styrelsen väljer kan före utnämningen anmodas att göra ett uttalande inför behörigt utskott i Europaparlamentet och besvara frågor från utskottsledamöterna.

3. Den verkställande direktörens mandatperiod ska vara fem år. Vid periodens utgång ska kommissionen göra en utvärdering. I utvärderingen ska kommissionen särskilt bedöma den verkställande direktörens arbetsinsats och byråns framtida uppgifter och utmaningar.
4. Styrelsen får på förslag av kommissionen, med beaktande av den utvärderingsrapport som avses i punkt 3, förlänga den verkställande direktörens mandatperiod en gång med högst fem år.
5. Styrelsen ska underrätta Europaparlamentet om sin avsikt att förlänga den verkställande direktörens mandatperiod. Under den månad som föregår förlängningen av mandatperioden kan den verkställande direktören ombes att göra ett uttalande inför Europaparlamentets behöriga utskott och besvara frågor från utskottsledamöterna.
6. En verkställande direktör vars mandatperiod har förlängts får inte delta i ett annat urvalsförfarande för samma befattning vid slutet på den sammantagna mandatperioden.
7. Den verkställande direktören kan avsättas från sin post endast efter styrelsebeslut på förslag av kommissionen.

Artikel 63

Utstationerade nationella experter och övrig personal

Byrån får också använda utstationerade nationella experter och övrig personal som inte är anställd av byrån enligt tjänsteföreskrifterna för tjänstemän och anställningsvillkoren för övriga anställda.

Styrelsen ska anta ett beslut om bestämmelser för utstationering av nationella experter till byrån.

KAPITEL 12

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 64

Immunitet och privilegier

Byrån och dess personal ska omfattas av protokollet om Europeiska unionens immunitet och privilegier.

Artikel 65

Avtal om säte och villkor för verksamheten

1. De nödvändiga bestämmelserna om de lokaler och anläggningar som värdmedlemsstaten ska ställa till byråns förfogande samt de särskilda regler i värdmedlemsstaten som ska tillämpas på den verkställande direktören, på styrelseledamöterna, på byråns anställda och på deras familjemedlemmar ska fastställas i en överenskommelse om säte mellan byrån och värdmedlemsstaten som ingås efter att ha godkänts av styrelsen och senast 2015.
2. Värdmedlemsstaten ska garantera bästa möjliga verksamhetsvillkor för byrån, inklusive en flerspråkig skolundervisning med europeisk inriktning samt lämpliga transporter.

Artikel 66

Ansvarsbestämmelser

1. Byråns avtalsrättsliga ansvar ska regleras av den lag som är tillämplig på avtalet i fråga.
2. Europeiska unionens domstol ska vara behörig att träffa avgöranden enligt skiljedomsklausul i ett avtal som byrån ingått.
3. Vad beträffar utomobligatoriskt ansvar ska byrån ersätta skada som orsakats av dess avdelningar eller av dess anställda under tjänsteutövning, i enlighet med de allmänna principer som är gemensamma för medlemsstaternas rättsordningar.
4. Europeiska unionens domstol ska vara behörig i tvister om ersättning för sådana skador som avses i punkt 3.

Artikel 67

Språkordning

1. Bestämmelserna i förordning nr 1 av den 15 april 1958 om vilka språk som ska användas i Europeiska ekonomiska gemenskapen¹⁴ ska tillämpas på byrån.
2. De översättningar som krävs för byråns verksamhet ska tillhandahållas av Översättningscentrum för Europeiska unionens organ.

¹⁴ EGT 17, 6.10.1958, s. 385.

Artikel 68

Tredjeländers deltagande i byråns arbete

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 40 ska byrån vara öppen för deltagande av tredjeländer, i synnerhet länder inom ramen för europeiska grannskapspolitiken, utvidgningspolitiken och Efta-länder som har ingått sådana avtal med unionen som innebär att de berörda länderna antagit och tillämpar unionens lagstiftning, eller motsvarande nationella åtgärder, inom det område som omfattas av förordningen.
2. I enlighet med tillämpliga bestämmelser i de avtal som avses i punkt 1 ska överenskommelser träffas mellan byrån och tredjeländerna där det fastställs detaljerade regler för de berörda ländernas deltagande i byråns verksamhet, särskilt karaktären hos och omfattningen av deras deltagande. Överenskommelserna ska innehålla bestämmelser om ekonomiska bidrag och personal. De får innehålla bestämmelser om ej röstberättigade företrädare i styrelsen.

Byrån ska underteckna överenskommelserna efter att ha fått kommissionens samtycke och efter samråd med styrelsen.

Artikel 69

Samarbete med nationella myndigheter och organ

1. Byrån får ingå avtal med relevanta nationella myndigheter, särskilt de nationella säkerhetsmyndigheterna, och andra behöriga organ, för genomförandet av artiklarna 12, 16, 17 och 18.
2. Avtalen kan innebära att vissa av byråns uppgifter läggs ut på de nationella myndigheterna, t.ex. att kontrollera och förbereda underlag, kontrollera teknisk överensstämmelse, genomföra besök och utarbeta tekniska studier.
3. Byrån ska se till att avtalen minst omfattar specificerade uppgiftsbeskrivningar och resultatvillkor, tidsfrister samt betalningarnas storlek och betalningsplaner.
4. Avtalen i punkterna 1, 2 och 3 ingås utan att det påverkar byråns övergripande ansvar för utförandet av dess uppgifter enligt artiklarna 12, 16, 17 och 18.

Artikel 70

Öppenhet

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001¹⁵ ska tillämpas på de handlingar som finns hos byrån.

Styrelsen ska anta rutiner för tillämpningen av förordning (EG) nr 1049/2001 senast den [...].

Beslut som fattas av byrån i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 1049/2001 får prövas genom ett klagomål till ombudsmannen eller genom att talan väcks vid Europeiska unionens domstol i enlighet med artikel 228 respektive artikel 263 i fördraget.

Byrån ska behandla personuppgifter i enlighet med förordning (EG) nr 45/2001.

¹⁵ EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

Artikel 71

Säkerhetsbestämmelser för skydd av sekretessbelagda uppgifter

Byrån ska tillämpa de säkerhetsprinciper som anges i kommissionens säkerhetsregler för säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter och känsliga icke-sekretessbelagda uppgifter i enlighet med bilagan till kommissionens beslut 2001/844/EG, EKSG, Euratom av den 29 november 2001 om ändring av de interna stadgarna. Detta ska bland annat omfatta utbyte, behandling och lagring av sådana uppgifter.

Artikel 72

Bedrägeribekämpning

1. För att underlätta bekämpning av bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 ska byrån senast sex månader från denna förordnings ikraftträdande ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och anta lämpliga bestämmelser som ska gälla byråns samtliga anställda genom användning av den mall som finns i bilagan till avtalet.
2. Kommissionen och revisionsrätten ska ha befogenhet att utföra revision, på grundval av handlingar och kontroller på plats, hos alla stödmottagare, uppdragstagare och underleverantörer som erhållit unionsfinansiering från byrån.
3. Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) får göra utredningar, däribland kontroller på platsen och inspektioner, i enlighet med bestämmelserna och förfarandena i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999¹⁶ och rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96¹⁷ i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen i samband med bidrag eller kontrakt som finansierats av byrån.
4. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1, 2 och 3 ska befogenheten att utföra revision och utredningar uttryckligen tillerkännas revisionsrätten och Olaf enligt deras respektive befogenheter i samarbetsavtal med tredjeland eller internationella organisationer, kontrakt, bidragsavtal och bidragsbeslut som ingås av byrån.

KAPITEL 13

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 73

Delegerade akter avseende artiklarna 12, 16, 17 och 18

1. Kommissionen ska bemyndigas att anta delegerade akter i enlighet med artikel 74 om avgifter och taxor vid tillämpningen av artiklarna 12, 16, 17 och 18.

¹⁶ EGT L 136, 31.5.1999, s. 1.

¹⁷ EGT L 292, 15.11.1996, s. 2.

2. De åtgärder som avses i punkt 1 ska särskilt fastställa de ärenden för vilka avgifter och taxor enligt artiklarna 12, 16, 17 och 18 ska betalas, beloppen för avgifterna och taxorna samt sättet på vilket de ska betalas.
3. Avgifter och taxor ska tas ut för
 - (a) utfärdande och förnyande av godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering, godkännanden för utsläppande på marknaden av fordon och fordonstyper, bland annat möjlig uppgift om förenlighet med järnvägsnät eller järnvägslinjer,
 - (b) utfärdande och förnyande av säkerhetsintyg,
 - (c) tillhandahållande av tjänster, som ska avspegla den faktiska kostnaden för varje enskild tjänst,
 - (d) behandling av överklaganden.Samtliga avgifter och taxor ska anges och betalas i euro.
4. Beloppen för avgifter och taxor ska fastställas på en sådan nivå att inkomsten från den räcker för att täcka de tillhandahållna tjänsternas fulla kostnad. I synnerhet ska samtliga byråns utgifter för personal som sysslar med den verksamhet som avses i punkt 3, även arbetsgivarens bidrag till pensionssystemet, avspeglas i denna kostnad. Om tillhandahållandet av tjänster som omfattas av avgifter ger upphov till en återkommande obalans ska det vara obligatoriskt att se över avgiftsnivån.

Artikel 74

Utövande av delegering

1. Kommissionens rätt att anta delegerade akter gäller på de villkor som fastställs i denna artikel.
2. Den delegerade befogenhet som avses i artikel 73 ska ges till kommissionen för en obestämd tid från den dag då denna förordning träder i kraft.
3. Den delegerade befogenhet som avses i artikel 73 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallande innebär att delegeringen av de befogenheter som anges i beslutet upphör att gälla. Det får verkan dagen efter det att beslutet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid en senare tidpunkt som anges i beslutet. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska kommissionen samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antagits enligt artikel 73 ska träda i kraft endast om ingen invändning görs av Europaparlamentet eller rådet inom [två månader] efter det att akten överlämnades till Europaparlamentet och rådet eller om Europaparlamentet och rådet, innan fristen har löpt ut, har informerat kommissionen om att de inte kommer att göra några invändningar. Denna period ska förlängas med [två månader] om Europaparlamentet eller rådet begär detta.

Artikel 75

Kommittéförfarande

Kommissionen ska biträdas av en kommitté som inrättats i enlighet med artikel 21 i direktiv 96/48/EG. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

När det hänvisas till denna artikel ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Artikel 76

Utvärdering och översyn

1. Senast fem år efter det att byrån har inlett sin verksamhet och vart femte år därefter ska kommissionen genomföra en utvärdering, för att i synnerhet granska effekterna, ändamålsenligheten och effektiviteten i byråns arbete samt dess arbetsmetoder. Bedömningen ska särskilt omfatta eventuella behov av att ändra byråns mandat samt de finansiella följderna av sådana ändringar.
2. Kommissionen ska översända utvärderingsrapporten och sina slutsatser om denna till Europaparlamentet, rådet och styrelsen. Resultaten från utvärderingen ska offentliggöras.
3. I varannan utvärderingsrapport ska även byråns resultat granskas mot bakgrund av dess syften, mandat och uppgifter.

Artikel 77

Övergångsbestämmelser

1. Byrån ersätter och efterföljer Europeiska järnvägsbyrån, som inrättades genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004, när det gäller alla ägarförhållanden, avtal, rättsliga förpliktelser, anställningskontrakt, ekonomiska åtaganden och skulder.
2. Genom undantag från artikel 43 ska de styrelseledamöter, som utsågs enligt förordning (EG) nr 881/2004 före dagen för denna förordnings ikraftträdande, sitta kvar tills deras mandatperiod som styrelseledamöter löper ut.
Genom undantag från artikel 49 ska den verkställande direktör som har utsetts enligt förordning (EG) nr 881/2004 sitta kvar fram till dess att mandatperioden löper ut.
3. Genom undantag från artikel 61 ska alla gällande anställningskontrakt på dagen för denna förordnings ikraftträdande uppfyllas tills de löper ut.

Artikel 78

Upphävande

Förordning (EG) nr 881/2004 ska upphöra att gälla.

Artikel 79

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

BILAGA
FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets beteckning

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om Europeiska unionens järnvägsbyrå och om upphävande av förordning (EG) nr 881/2004

1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen¹⁸

06: Transport och rörlighet

0602: Land-, luft- och sjötransport

060208: Europeiska järnvägsbyrå

06020801: Europeiska järnvägsbyrå – Bidrag till avdelningarna 1 och 2

06020802: Europeiska järnvägsbyrå – Bidrag till avdelning 3

1.3. Typ av förslag eller initiativ

☐ Ny åtgärd.

☐ Ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd.¹⁹

☒ Befintlig åtgärd vars genomförande förlängs i tiden.

☐ Tidigare åtgärd som omformas till eller ersätts av en ny.

1.4. Mål

1.4.1. Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget eller initiativet är avsett att bidra till

Målen/mervärdet för EU är förenliga med Europa 2020-strategin:

Byrån bidrar till en driftskompatibel, säker och hållbar järnvägstransport för EU:s ekonomi och för EU:s medborgare. Detta är helt i enlighet med de tre prioriteringarna i Europa 2020-strategin:

– Smart tillväxt: utveckla en ekonomi baserad på kunskap och innovation. Byrån bidrar till att utveckla bästa möjliga tekniska standarder för järnvägsfordon och järnvägsinfrastruktur, och främjar därmed kunskap och innovation.

– Hållbar tillväxt: främja en resurseffektivare, grönare och konkurrenskraftigare ekonomi. Byrån bidrar till att göra EU:s transportsektor mer hållbar och miljövänlig, genom att begränsa den totala utsläppsmängden och energiförbrukningen. Järnvägstransporten bidrar till klimat- och energimålen ”20/20/20” och flaggskeppsinitiativet ”Ett resurseffektivt Europa”. Byrån har sin roll att spela när det gäller genomförande.

– Tillväxt för alla: stimulera en ekonomi med hög sysselsättning och med social och territoriell sammanhållning. Järnvägstransporten är en grundläggande faktor för att

¹⁸ ABM: verksamhetsbaserad förvaltning – ABB: verksamhetsbaserad budgetering.

¹⁹ De åtgärder som avses i artikel 49.6 a och b i budgetförordningen.

säkra territoriell sammanhållning när det gäller randområden och deras anslutning till stomnätet. Järnvägarna är ett hållbart transportsätt till överkomliga priser för stora delar av befolkningen, och bidrar därmed till ökad social rörlighet, förbättrade sysselsättningsmöjligheter och minskade skillnader mellan mindre och mer välmående regioner och länder i EU.

1.4.2. *Specifika mål eller verksamheter inom den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen som berörs*

Budgetområde: 06 02

Berörda verksamheter enligt den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen: 060208 Europeiska järnvägsbyrån:

- Punkt 06 02 08 01 – Europeiska järnvägsbyrån – Bidrag enligt avdelningarna 1 och 2 (administrativa utgifter)

- Punkt 06 02 08 02 – Europeiska järnvägsbyrån – Bidrag enligt avdelning 3 (driftskostnader)

Särskilda mål:

Särskilt mål 1: Öka effektiviteten i förfarandena för säkerhetsintyg och godkännanden på järnvägsområdet genom att utfärda gemensamma säkerhetsintyg, fordonsgodkännanden för utsläppande på marknaden och godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering som gäller inom hela EU samt genom att garantera icke-diskriminering.

Särskilt mål 2: Öka konsekvensen i EU:s järnvägslagstiftning genom att övervaka nationella järnvägsmyndigheter och minska antalet nationella bestämmelser på järnvägsområdet.

Särskilt mål 3: Förbättra genomförandet och tillämpningen av EU:s järnvägslagstiftning genom ökat bistånd till kommissionen, medlemsstaterna och intressenterna.

Särskilt mål 4: Bistå kommissionen i inrättandet och uppdateringen av sekundärlagstiftning om driftskompatibilitet och säkerhet på järnvägsområdet, bland annat genom att utarbeta en gemensam järnvägssäkerhetsstrategi.

Särskilt mål 5: Säkerställa en konsekvent utveckling av ERTMS i EU och främja ERTMS utanför EU.

Särskilt mål 6: Garantera lämplig behörighetsprövning av lokförare samt andra relaterade uppgifter i enlighet med direktiv 2007/59/EG.

Särskilt mål 7: Föra och uppdatera offentliga register och databaser över järnvägssäkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet.

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Resultat kopplade till de särskilda målen:

Resultat av särskilt mål 1: Minskade kostnader för sökande och kortare handläggningstid för utfärdande av säkerhetsintyg, fordonsgodkännanden för utsläppande på marknaden och godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering. Samma krav för alla sökande i EU och garanterad icke-diskriminering av operatörer.

Resultat av särskilt mål 2: Harmonisering av tillämpningen av EU:s järnvägsflagstiftning och de nationella myndigheternas praxis, tydligare och mer transparenta rättsliga krav och driftsvillkor i EU genom undanröjande av onödiga regler för att därigenom minska riskerna för diskriminering av operatörer.

Resultat av särskilt mål 3: Insatser för att öka intressenternas och medlemsstaternas förståelse för järnvägsflagstiftningen för att se till att det gemensamma järnvägsområdet fungerar smidigt, åtgärder för att göra arbetet vid kommissionens berörda avdelningar mer ändamålsenligt och effektivt.

Resultat av särskilt mål 4: Öka driftskompatibiliteten och säkerheten hos det europeiska järnvägsområdet, vilket gynnar järnvägsföretagen, kunderna och resenärerna.

Resultat av särskilt mål 5: Se till att ERTMS genomförs mer konsekvent inom EU och att ERTMS-utrustningen uppfyller gällande specifikationer, främja ERTMS-standarder utanför EU.

Resultat av särskilt mål 6: Behandla lokförare på ett konsekvent sätt inom hela EU.

Resultat av särskilt mål 7: Skapa insyn för intressenter, medlemsstater och allmänheten när det gäller viktiga uppgifter om järnvägskompatibilitet och järnvägssäkerhet.

1.4.4. Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan

Ange vilka indikatorer som ska användas för att följa upp hur förslaget eller initiativet genomförs.

Indikatorer för särskilt mål 1:

- antal utfärdade säkerhetsintyg,
- antal utfärdade fordonsgodkännanden för utsläppande på marknaden,
- - antal utfärdade godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering.

Indikatorer för särskilt mål 2:

- antal revisionsrapporter som utfärdats av nationella myndigheter,
- antal upphävda nationella bestämmelser,
- antal nationella korsaccepterade nationella bestämmelser,
- andra resultat i fråga om kontroll och övervakning.

Indikatorer för särskilt mål 3:

- antal utvärderingsrapporter av järnvägsflagstiftningens genomförande,

- antal utvärderade järnvägsprojekt,
- antal anordnade informations- och utbildningsdagar (seminarier, konferenser),
- antal utfärdade tolkningsmeddelanden,
- antal stödbesök,
- andra resultat när det gäller ökat stöd.

Indikatorer för särskilt mål 4:

- antal rekommendationer om nya tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) som skickats till kommissionen,
- antal rekommendationer om översyn av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) som skickats till kommissionen,
- antal rekommendationer om nya gemensamma säkerhetsmetoder som skickats till kommissionen,
- antal rekommendationer om översyn av gemensamma säkerhetsmetoder som skickats till kommissionen,
- antal yttranden som lämnats till kommissionen, medlemsstaterna och andra intressenter,
- antal utfärdade konsekvensanalyser och kostnads–nyttoanalyser,
- andra resultat när det gäller ökad driftskompatibilitet och säkerhet.

Indikatorer för särskilt mål 5:

- antal utfärdade rekommendationer om ändringar och nya versioner av ERTMS,
- antal utvärderingsrapporter av genomförandet av bedömning av överensstämmelse och EG-kontrollförfarandet för ERTMS-utrustning som lämnats till kommissionen,
- antal rekommendationer som lämnats till kommissionen om bristande teknisk överensstämmelse inom ramen för ERTMS-projekt,
- andra resultat när det gäller åtgärderna för att säkerställa en konsekvent utveckling och spridning av ERTMS.

Indikatorer för särskilt mål 6:

- antal lokförare som behörighetsprövats i enlighet med lokförardirektivet,
- andra resultat när det gäller harmonisering av villkor för lokförare.

Indikatorer för särskilt mål 7:

- antal upprättade och underhållna offentliga databaser och register,
- andra resultat när det gäller insyn i järnvägsrelaterad data.

1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

1.5.1. Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt

Göra det möjligt för Europeiska järnvägsbyrån att inleda nya verksamheter och fullgöra befintliga uppgifter som är nödvändiga för att uppnå en fullständigt driftskompatibel och säker inre järnvägsmarknad (det gemensamma europeiska järnvägsområdet).

1.5.2. Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå

EU:s nuvarande åtgärder på området (Europeiska järnvägsbyråns uppgifter) fastställs i förordning (EG) nr 881/2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå. Genom direktiv 2004/49/EG, direktiv 2008/57/EG och direktiv 2007/59/EG har dessutom byrån, direkt eller indirekt, getts andra uppgifter. På liknande sätt har en hel del sekundärlagstiftning, som kommissionen har antagit enligt dessa direktiv, särskilt TSD:er, gemensamma säkerhetsmetoder och gemensamma säkerhetsmål, påverkat Europeiska järnvägsbyråns verksamhet och arbete. Syftet med föreliggande förordning är att kombinera alla byråns befintliga uppgifter i en enda rättsakt och utsträcka dess uppgifter på områden där det är motiverat.

Enligt vitboken om transport från 2011 (Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem) och resultaten av den konsekvensbedömning som åtföljer detta initiativ medför detta förslag mervärde på unionsnivå genom att befintliga tekniska och administrativa hinder undanröjs inom järnvägssektorn. Detta ska särskilt uppnås genom att

- göra godkännanden av järnvägsfordon och säkerhetsintyg för järnvägsföretag mer effektiva (billigare och snabbare) och opartiska, genom att de flyttas till EU-nivå,
- förbättra konsekvensen och tillämpningen av EU:s regelverk på järnvägsområdet genom att byrån ges i uppgift att övervaka arbetet vid nationella myndigheter med ansvar för järnvägsdriftskompatibilitet och järnvägssäkerhet.
- främja utvecklingen mot verkligt gemensamma järnvägsstandarder genom att byrån ökar sina insatser för att minska antalet nationella bestämmelser på järnvägsområdet.
- förbättra användningen av EU-medel för järnvägarna (TEN, Sammanhållningsfonden, strukturfonderna, forskningsprogram etc.).

EU:s deltagande via Europeiska järnvägsbyrån ger ökat mervärde tack vare

- en särskild organisationsstruktur och kvalificerad personal varav ett antal redan finns tillgängliga,
- positiv erfarenhet av pålitliga och beprövade metoder (t.ex. använda det upprättade och operativa nätverket av nationella säkerhetsmyndigheter),
- byråns objektivitet och opartiskhet, som är högt uppskattad bland intressenterna.

1.5.3. Erfarenheter från liknande försök eller åtgärder

Utvärderingen av järnvägsbyråförordningen och byråns funktionssätt (2009–2010) samt den allmänna utvärderingen av EU:s organ 2009 visade båda att byrån tillför mervärde.

Syftet med detta initiativ är att (genom en översyn av järnvägsbyråförordningen) genomföra rekommendationerna från kommissionen, revisionsrätten och den interna revisionstjänsten i samband med utvärderingen av byrån samt rekommendationerna i det gemensamma uttalandet från kommissionen, Europaparlamentet och rådet om decentraliserade organ, särskilt med avseende på byråns interna organisationsstruktur, styrning och funktionssätt.

1.5.4. Förenlighet med andra relevanta instrument och eventuella synergieffekter

Förslaget är förenligt med vitboken om transport från 2011, särskilt initiativen 1 och 19 i denna:

Få till stånd ett harmoniserat typgodkännande av fordon och enhetlig säkerhetscertifiering av järnvägsföretag genom att stärka Europeiska järnvägsbyrån (ERA).

Stärka ERA:s roll på området järnvägssäkerhet, särskilt dess övervakning av åtgärder som vidtas av nationella säkerhetsmyndigheter och den progressiva harmoniseringen av dessa åtgärder.

Förslaget är också förenligt med EU:s politik för och lagstiftning om järnvägssäkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet, särskilt direktiven 2004/49/EG (järnvägssäkerhetsdirektivet) och 2008/57/EG (järnvägsdriftskompatibilitetsdirektivet). Dessa tre granskade rättsakter är sammankopplade och inriktas på att undanröja kvarstående administrativa och tekniska hinder, särskilt genom att införa ett gemensamt synsätt på reglerna för säkerhet och driftskompatibilitet. Syftet är att öka stordriftsfördelarna för järnvägsföretag som är verksamma i EU, sänka de administrativa kostnaderna och påskynda de administrativa förfarandena samt undvika dold diskriminering.

Detta initiativ ingår dessutom i det bredare fjärde järnvägspaketet, vars syfte – förutom det mål som beskrivs ovan – är att öppna inrikesmarknaden för passagerartrafik och optimera styrningen av infrastrukturförvaltningen, vilket särskilt förväntas ge synergier när det gäller att minska diskrimineringen i tillgång till infrastruktur, särskilt genom att hindren för tillgång minskas för nya marknadsdeltagare.

Det finns också starka synergieffekter mellan Europeiska järnvägsbyråns uppgifter och genomförandeorganet för det transeuropeiska transportnätet när det gäller utvärdering av järnvägsprojekt, mer valuta för pengarna och effektivitet i de projekt som finansieras genom EU-medel.

Detta initiativ är dessutom förenligt med rekommendationerna från revisionsrätten och den interna revisionstjänsten samt rekommendationerna i det gemensamma uttalandet från kommissionen, Europaparlamentet och rådet om decentraliserade organ och utvärderingen av byrån och syftar till att genomföra dessa.

Syftet med initiativet är slutligen att införa ett antal uppgifter och åtgärder i järnvägsbyråförordningen som tilldelats byrån genom andra rättsakter, särskilt direktiv 2007/59/EG, kommissionens beslut om tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) samt de gemensamma säkerhetsmetoderna.

1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen

☒ Förslag eller initiativ som pågår under en **obegränsad tid**

- Efter en inledande period 2015–2020,
- beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad metod för genomförandet²⁰

☐ **Direkt centraliserad förvaltning** som sköts av kommissionen

☒ **Indirekt centraliserad förvaltning** genom delegering till

- ☐ genomförandeorgan
- ☒ organ som inrättats av unionen²¹
- ☐ nationella offentligrättsliga organ eller organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning
- ☐ personer som anförtrotts ansvaret för genomförandet av särskilda åtgärder som följer av avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som anges i den grundläggande rättsakten i den mening som avses i artikel 49 i budgetförordningen

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☐ **Decentraliserad förvaltning** med tredjeländer

☐ **Gemensam förvaltning** med internationella organisationer (*ange vilka*)

²⁰ Uppgifter om förvaltningsmetoder och hänvisningar till budgetförordningen återfinns på webbplatsen BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²¹ De åtgärder som avses i artikel 185 i budgetförordningen.

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder.

Alla EU-organ omfattas av ett strikt övervakningssystem som bland annat består av en internrevisionsfunktion, kommissionens tjänst för internrevision, styrelsen, kommissionen, revisionsrätten och budgetmyndigheten. Detta system fastställs i förordningen om inrättande av Europeiska järnvägsbyrån och kommer att fortsätta att gälla.

2.2. Administrations- och kontrollsystem

2.2.1. Risker som identifierats

Ej tillämpligt

2.2.2. Planerade kontrollmetoder

Ej tillämpligt

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade)

Bedrägeribekämpande åtgärder anges i artikel 41 i förordningen om inrättande av Europeiska järnvägsbyrån och kommer att fortsätta att gälla.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Ska anges i ordningsföljden rubriker och budgetposter i den fleråriga budgetramen.

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av utgifter	Typ av avgift			
			Från Efta-länder ²	från kandidat-länder ³	från tredje-länder	enligt artikel 18.1 aa i budgetförordningen
1.1	06.02.08 [Budgetrubrik för Europeiska järnvägsbyrån]	Icke-diff. anslag	JA	NEJ	NEJ	NEJ

¹ Diff. = differentierade anslag/icke-diff. = icke-differentierade anslag.

² Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

³ Kandidatländer och, där så är tillämpligt, potentiella kandidatländer från västra Balkan.

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

Innan man går in på detaljerna kring den beräknade effekten av det aktuella förslaget är det viktigt att framhålla att denna beräkning än så länge är preliminär eftersom den är beroende av att budgetmyndigheten antar den fleråriga budgetramen för 2014–2020.

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna

Miljoner euro (löpande priser, avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen:	1	Smart tillväxt för alla
--	---	-------------------------

GD: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALT 2015–2020
• Administrativa anslag									
Budgetrubrik (nr) 06.02.08 [Budgetrubrik ERA] Grund: - Startpunkt – 25 miljoner euro budgetåret 2013, - 2 % beskattning tillämpas på de anställda 2014–2017 - 1 % ökning av årsbudgeten på grund av årlig justering. Från 2017 och framåt tillkommer externa intäkter från avgifter och taxor, vilket innebär att det inte görs anspråk på EU-budgeten för ny personal.	Åtaganden	(1)	25,613 (inklusive 0,113 för nya uppgifter)	26 (inkl. 0,3 för nya uppgifter)	26 (0 för nya uppgifter)	26,25 (0 för nya uppgifter)	26,5 (0 för nya uppgifter)	26,75 (0 för nya uppgifter)	157,113 (varav 0,413 för att täcka nya uppgifter 2015–2016)
	Betalningar	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
TOTALA anslag för GD MOVE	Åtaganden	(5)=1 +3	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	154,93 (varav 5,28 för att täcka nya uppgifter 2015–2016)

	Betalningar	(6)=2 +4	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
TOTALA anslag för RUBRIK 1 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113 (varav 0,413 för att täcka nya uppgifter 2015–2016)
	Betalningar	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113

Rubrik i den fleråriga budgetramen:	5	”Administrativa utgifter”
--	----------	---------------------------

Miljoner euro (löpande utgifter, avrundat till tre decimaler)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALT 2015–2020
GD: MOVE								
• Personalresurser Grund: Nuvarande budget för personal vid GD MOVE som arbetar med järnvägsrelaterade uppgifter (0,655 milj. euro – 5 anställda) tillämpat varje år plus en årlig justering på 1 %		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
• Övriga administrativa utgifter		0	0	0	0	0	0	0
TOTALT GD MOVE	Anslag	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
TOTALA anslag för RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	(Summa åtaganden = summa betalningar)	0,655	0,65	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALT
TOTALA anslag för RUBRIKERNÄ 1–5 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118
	Betalningar	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118

3.2.2. Utkast till tjänsteförteckning för Europeiska järnvägsbyrån 2015–2020

ALL NY PERSONAL FINANSIERAS MED EXTERNA AVGIFTER FRÅN 2017:

Föreslagen personal för Europeiska järnvägsbyrån 2015–2020 [grund: 143	2015	2016	2017	2018	2019	2020
---	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

anställda som omfattas av tjänsteförteckningen 2013 och 2 % beskattning fram till 2017 (– 2–3 personer per år)						
Lönegrad AD	101	100	99	99	99	99
Nya med AD-lönegrad	0	0	12	14	14	14
Lönegrad AD totalt	101	100	111	113	113	113
Lönegrad AST	37	36	34	34	34	34
Nya med AST-lönegrad	0	0	4	4	4	4
AST totalt	37	36	38	38	38	38
<i>Delsumma tjänster som omfattas av tjänsteförteckningen</i>	138	136	149	151	151	151
Utstationerade nationella experter	6	6	6	6	6	6
Nya utstationerade nationella experter	2	5	12	13	13	13
Utstationerade nationella experter, totalt	8	11	18	19	19	19
Kontraktsanställda	15	15	15	15	15	15
Nya kontraktsanställda	1	3	7	9	10	12
Kontraktsanställda totalt	16	18	22	24	25	27
<i>Nya tjänster kumulativt</i>	5	10	35	40	41	43
<i>Inverkan på tjänster i tjänsteförteckningen</i>	0	0	16	18	18	18
TOTALT	162	165	189	194	195	197

3.2.3. Beräknad inverkan på administrativa anslag och driftsanslag

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk.
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag och administrativa anslag tas i anspråk enligt följande:
- Observera att de resultatbeteckningar som anges nedan avser byråns totala budget (avdelningarna 1 + 2 + 3).
- Observera att kostnaderna för resultatbeteckningarna i själva verket det särskilda målet 1 kommer att utgöra en inkomst för byrån. Byrån kommer att ta ut en avgift från externa sökande för utfärdandet av dessa handlingar. De är därför märkta inom parentes och läggs inte till totalsumman för kostnaderna för samtliga resultat.

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål-, åtgärds- och resultatbeteckning			2015		2016		2017		2018		2019		2020		TOTALT		
	↓																
	Typ resultat ¹	av	Genomsnittliga kostnader för resultat	Antal resultat	Kostnad		Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat totalt	Summa kostnad

¹ Resultaten som ska anges är de produkter eller tjänster som levererats (t.ex. antal studentutbyten som har finansierats eller antal kilometer väg som har byggts).

Särskilt mål 1 ² : Öka effektiviteten i förfarandena för säkerhetsintyg och godkännanden på järnvägsområdet genom att utfärda gemensamma säkerhetsintyg, fordonsgodkännanden för utsläppande på marknaden och godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering som gäller inom hela EU samt genom att garantera icke-diskriminering.																
Gemensamma säkerhetsintyg	Antal utfärdade säkerhetsintyg	(0,01) kommer att täckas av avgifter och taxor	0		0		110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	440	(4,4) kommer att täcka av avgifter och taxor
Godkännande av fordon för utsläppande på marknaden	Antal utfärdade fordonsgodkännanden för utsläppande på marknaden.	(0,017) kommer att täckas av avgifter och taxor	0		0		456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	1804	(30,67) kommer att täcka av avgifter och taxor
Systemmyndigh et för ERTMS	Antal utfärdade godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering	(0,05) kommer att täcka av avgifter och taxor	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	137	(6,85) kommer att täcka av avgifter och taxor

²

Enligt beskrivningen i avsnitt 1.4.2. "Särskilda mål ...".

Delsumma särskilt mål 1								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		(41,92)
Särskilt mål 2: Öka konsekvensen i EU:s järnvägsflagstiftning genom att övervaka nationella järnvägsmyndigheter och minska antalet nationella bestämmelser på järnvägsområdet			Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat totalt	Summa kostnad
Övervaka nationella myndigheter	Antal utfärdade revisionsrapporter	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5
Minska skillnader mellan nationella bestämmelser och öka korsacceptans	Antal upphävida nationella bestämmelser	0,0015	1000	1,5	1500	2,25	1500	2,25	2000	3	1500	2,25	1500	2,25	9000	13,5
	Antal nationella bestämmelser med korsacceptans	0,001	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	8000	6,0
Övrigt	Andra resultat när det gäller kontroll och övervakning	0,001	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75
Delsumma särskilt mål 2																25,25
Särskilt mål 3: Förbättra genomförandet och tillämpningen av EU:s järnvägsflagstiftning genom ökat bistånd till kommissionen, medlemsstaterna och intressenterna samt andra uppgifter																
Stöd till kommissionen	Antal utvärderingsrapporter av järnvägsflagstiftningens genomförande	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7

	Antal utvärderade järnvägsprojekt	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Stöd till medlemsstater och andra intressenter	Antal anordnade informations- och utbildningsdagar (seminarier, konferenser)	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4
	Antal utfärdade tillämpningsdokument	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6
	Antal stödbesök	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6
Övriga uppgifter	Andra resultat när det gäller ökat stöd	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Delsumma särskilt mål 3																25
Särskilt mål 4: Bistå kommissionen i inrättandet och uppdateringen av sekundärlagstiftning om driftskompatibilitet och säkerhet på järnvägsområdet, bland annat genom att utarbeta en gemensam järnvägssäkerhetsstrategi			Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat totalt	Summa kostnad
Öka driftskompatibiliteten	Antal rekommendationer om nya tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) som skickats till kommissionen	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4

	Antal rekommendationer om översyn av tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD:er) som skickats till kommissionen	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Öka säkerheten	Antal nya gemensamma säkerhetsmetoder som skickats till kommissionen	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Antal omarbetade gemensamma säkerhetsmetoder som skickats till	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Underlätta genomförandet av det gemensamma europeiska järnvägsområdet	Antal yttranden som lämnats till kommissionen, medlemsstaterna och andra intressenter	0,2	6	1,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6	8	1,6	44	8,8
	Antal utfärdade konsekvensanalyser och kostnads-nyttoanalyser	0,06	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	151	9,06
Övrigt	Andra resultat när det gäller ökad driftskompatibilitet och säkerhet	0,006	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	450	2,7
Delsumma särskilt mål 4																57,36

Särskilt mål 5: Säkerställa en konsekvent utveckling av ERTMS i EU och främja ERTMS utanför EU																
Systemmyndighet för ERTMS	Antal utfärdade rekommendationer om ändringar och nya versioner av ERTMS	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
Kontroll av genomförandet av ERTMS	Antal utvärderingsrapporter av genomförandet av bedömning av överensstämmelse och EG-kontrollförfarandet för ERTMS-utrustning som lämnats till kommissionen	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5
	Antal rekommendationer som lämnats till kommissionen om bristande teknisk överensstämmelse inom ramen för ERTMS-projekt	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Övriga uppgifter	Andra resultat när det gäller åtgärderna för att säkerställa en konsekvent utveckling och spridning av ERTMS	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Delsumma särskilt mål 5																28,6

Särskilt mål 6: Garantera lämplig behörighetsprövning av lokförare samt andra relaterade uppgifter i enlighet med direktiv 2007/59/EG			Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat	Kostnad	Antal resultat totalt	Summa kostnad
Harmonisering av kriterier för lokförare	Antal åtgärder när det gäller harmonisering av villkor för lokförare som vidtagits i enlighet med lokförardirektivet	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	Övriga resultat	0,001	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	60	0,6
Delsumma särskilt mål 6																7,8
Särskilt mål 7: Föra och uppdatera offentliga register och databaser över järnvägssäkerhet och järnvägsdriftskompatibilitet																
Skapa insyn för intressenter och allmänheten när det gäller viktiga uppgifter om järnvägskompat	Antal upprättade och underhållna offentliga databaser och register	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2

	Övriga resultat	0,001	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Delsumma särskilt mål 7																13
TOTALA KOSTNADER																157,01

3.2.4. Beräknad inverkan på de administrativa anslagen

3.2.4.1. Sammanfattning

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att administrativa anslag tas i anspråk.
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att administrativa anslag tas i anspråk enligt följande:

Beräkningsgrund: Antal anställda vid GD MOVE som arbetar med ERA-relaterade uppgifter (5 personer, 0,131 miljoner euro per person och år + årlig justering) tillämpat på varje år. Ingen ökning till följd av byråns utökade befogenheter.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALT 2015– 2020
--	------	------	------	------	------	------	----------------------------------

Tjänstemän (AD-tjänster)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
Tjänstemän (AST-tjänster)	0	0	0	0	0	0	0
Kontraktsanställda							
Tillfälligt anställda	0	0	0	0	0	0	0
Utstationerade nationella experter	0	0	0	0	0	0	0
TOTALT	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

3.2.4.2. Beräknat personalbehov

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk.
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningsgrund: Antal anställda vid GD MOVE som arbetar med ERA-relaterade uppgifter (5 personer, 0,131 miljoner euro per person och år) tillämpat på varje år. Ingen ökning till följd av byråns utökade befogenheter.

Uppgifterna ska anges i heltal (eller med högst en decimal).

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)						
XX 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (vid delegationer)	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0	0	0
• Extern personal (uttryckt i heltidsekvivalenter: HTE)¹						
XX 01 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier – totalt)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (kontraktsanställda, vikarier, unga experter, lokalanställda och nationella experter vid delegationerna)	0	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ²	– vid huvudkontoret ³	0	0	0	0	0
	– vid delegationer	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (kontraktsanställda, vikarier, utstationerade nationella experter som arbetar med indirekta forskningsutgifter)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (kontraktsanställda, vikarier, utstationerade nationella experter som arbetar med direkta forskningsutgifter)	0	0	0	0	0	0
Annan budgetrubrik (ange vilken)	0	0	0	0	0	0
TOTALT	5	5	5	5	5	5

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

¹ KA = kontraktsanställda, INT = byråns anställda (Intérimaire), JED = Jeune Expert en Délégation (unga delegerade experter), LA = lokala aktörer, SNE = utstationerade nationella experter.

² Under taket för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

³ Inom förvaltningen av strukturfonderna, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling (EJFLU) samt Europeiska fiskerifonden (EFF).

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Nuvarande personal vid GD MOVE har hand om ERA-relaterade frågor, bland annat följande: - Hantering av de genomförandeåtgärder som antas till följd av byråns rekommendationer (kommissionens beslut och förordningar) om säkerhet och driftskompatibilitet på järnvägsområdet. - Administrativ samordning och kontroll över byrån: arbetsprogram, fleråriga planer för personalpolitiken, sammanträden i styrelsen och dess underkommitté. - Politisk samordning: deltagande i ERA:s arbetsgrupper, innehåll i arbetsprogrammet, kommissionens mandat till ERA, sammanträden på arbetsnivå. - Hantering av ERA:s yttranden. - Ansvarsuppgifter när det gäller ekonomi och redovisning för ERA från kommissionens sida (budget, ansvarsfrihet osv.).
Extern personal	

3.2.5. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- ☐ Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen.
- ☒ Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen.

Förklara i förekommande fall vilka ändringar i planeringen som krävs, och ange berörda budgetrubriker och belopp.

Byråns budgetrubrik (06.02.08) måste anpassas till det belopp som anges i denna finansieringsöversikt (totalt 157,113 miljoner euro för perioden 2015–2020).

För närvarande anges endast vägledande belopp för organen i budgetramen. Det vägledande beloppet för Europeiska järnvägsbyrå uppskattades innan resultaten från konsekvensanalysen och andra beräkningar i samband med detta initiativ var kända.

För perioden 2015–2020 kommer byråns ställning att ändras från ”byrå som är i full verksamhet” till ”byrå som har fått nya uppgifter”.

- ☐ Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras.⁴

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt belopp.

3.2.6. Bidrag från tredje part

- Förslaget eller initiativet kommer att medfinansieras enligt följande:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totalt
<i>Bidrag från Eftaländerna Norge och Island beräknas uppgå till 2 % av budgeten</i>	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3

⁴

Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

TOTALT antal medfinansierade anslag	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3
-------------------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☐ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☒ Påverkan på egna medel
 - ☐ Påverkan på ”diverse inkomster”

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstdel:	Tillgängliga anslag för innevarande budgetår	Förslagets eller initiativets inverkan på inkomsterna ⁵					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
06.02.08 [Budgetrubrik för Europeiska järnvägsbyrån]				10,352	10,384	10,482	10,698

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

Det kommer att bli möjligt att ta ut avgifter av externa sökande för några av de nya uppgifter som planeras för byrån (säkerhetsintyg, fordonsgodkännanden för utsläppande på marknaden och godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering).

Enligt konsekvensanalysen kommer dessa nya uppgifter att inledas 2017. Byråns intäkter beräknades enligt följande:

- Kostnad för utfärdande av säkerhetsintyg: 0,01 miljoner euro.
- Kostnad för att utfärda ett fordonsgodkännande: 0,017 miljoner euro.
- Kostnad för att utfärda ett godkännande av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering: 0,05 miljoner euro.
- Respektive antal för samtliga typer av beslut som utfärdas varje år anges i tabell 3.2.3.

Sammanfattning av beräkningsmetod:

De avgifter som fastställs i konsekvensanalysrapporten har räknats fram genom att ta genomsnittet av de nuvarande avgifter som betalas av aktörer som vill ha ett säkerhetsintyg eller ett fordonsgodkännande i EU. En liknande metod användes för godkännanden av ibruktagande avseende delsystem för trafikstyrning och signalering. Det fanns stora variationer i de betalade avgifterna och även en stor skillnad mellan de avgifter som betalas i EU-15-medlemsstaterna (ungefär 20 000 000 euro för säkerhetsintyg och 28 000 euro för godkännanden) och de avgifter som betalas i EU-12-medlemsstaterna (ungefär 3 000 euro för säkerhetsintyg och 17 000 euro för godkännanden). När dessa avgifters framtida värde bestämdes antogs det att ett värde ungefär mitt emellan det låga genomsnittet och det höga

⁵

När det gäller traditionella egna medel (tullar och sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 25 % avdrag för uppbördskostnader.

genomsnittet skulle vara det lämpligaste, med tanke på byråns personalkostnader och de mer rationaliserade förfarandena för behandling av ansökningar.

Det är viktigt att notera att de beräkningar som har fastställts för avgifterna är genomsnitt för samtliga typer av säkerhetsintyg och fordonsgodkännanden. Fyra typer av säkerhetsintyg och 20 typer av fordonsgodkännanden fastställdes i konsekvensanalysen. Även om "centraliseringsprocessen" med ERA kommer att leda till att antalet typer av intyg och godkännanden minskar kommer det fortfarande att finnas flera kategorier. Det kommer exempelvis fortfarande att användas olika förfaranden för godkännande av ett lok och av en vagn. Därför måste avgifterna vara olika för dessa två kategorier. Framför allt kommer avgifterna för vagngodkännanden att vara lägre än genomsnittet och avgifterna för lok och motorvagnar att vara högre.

Den siffra (pris per godkännande/intyg) som räknades fram i konsekvensanalysrapporten är tänkt som ett genomsnitt. Det skulle vara upp till byrån att bestämma de exakta avgifterna för olika kategorier, i syfte att se till att genomsnittet av de insamlade avgifterna är lika med eller högre än detta genomsnitt. Syftet med beräkningen är dock att ge en realistisk men konservativ uppskattning av byråns inkomster. Det är inte uteslutet att de avgifter som tas ut faktiskt kan leda till ett högre genomsnitt, om det är nödvändigt och motiverat.

När det gäller antalet godkännanden och intyg räknades dessa fram med utgångspunkt i den nuvarande nivån av godkännanden och intyg. För säkerhetsintyg antogs det för kommande år att antalet nya aktörer på marknaden skulle leda till att fler intyg utfärdas över tid, medan antalet kan minska genom att typerna av säkerhetsintyg eventuellt förändras. Som en konservativ uppskattning antogs därför att det inte kommer att ske någon förändring i det totala antalet säkerhetsintyg per år.

För fordonsgodkännanden användes en något annorlunda metod: modellen utgår från nuvarande godkännandenivåer enligt intressenterna och olika studier. Även om antalet nya aktörer sannolikt kommer att öka och även antalet fordon som ska godkännas i absoluta tal därför kommer att vara större, håller sig dock nya aktörer i högre grad till beprövad teknik och därför till rullande materiel som redan har godkänts. I takt med standardiseringen i industrin kommer det i framtiden dessutom att finnas färre fordonstyper att godkänna, vilket leder till en viss minskning i antalet godkännanden. I modellen delades analysen återigen upp i EU-15- och EU-12-medlemsstater.

GD MOVE anser att beräkningarna är robusta och väl grundade på befintliga och kontrollerbara uppgifter från intressenter och Europeiska järnvägsbyrån. Närmare upplysningar om metoden lämnas i den konsekvensanalysrapport som åtföljer detta förslag, särskilt i bilaga VII.