

I  
(Законодавчі акти)  
**РЕГЛАМЕНТ**  
**РЕГЛАМЕНТ (ЄС) 2016/796 Європейського Парламенту та Ради**  
**від 11 травня 2016**

**Агентство Європейського союзу по залізницях і скасовує Регламент (ЄС) № 881/2004**  
**(Текст має значення для ЄЄЗ)**

ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ,

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, і зокрема в статті 91 (1),

Беручи до уваги пропозицію від Європейської комісії,

Після передачі проекту законодавчого акту до національних парламентів,

Беручи під увагу думка Європейського економічного і соціального комітету (1),

Беручи під увагу думка Комітету регіонів (2),

Діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури (3),

Беручи до уваги:

- (1) Поступове створення єдиної Європейської залізничної галузі вимагає дій Союзу в області правил, що застосовуються до залізниць щодо технічних аспектів безпеки та експлуатаційної сумісності, будучи обидва нерозривно пов'язані між собою і обидва вимагають більш високого рівня гармонізації на рівні Союзу. Відповідне залізничне законодавство було прийнято в останні два десятиліття, зокрема, три залізничні пакети, з яких Директива 2004/49/ЄС Європейського парламенту та Ради (4) і Директива 2008/57/ЄС Європейського парламенту та Рада (5) є найбільш важливими в цьому відношенні.
- (2) Одночасне прагнення до цілей залізничної безпеки та інтероперабельності потребує суттєвої технічної роботи під керівництвом спеціалізованого органу. Ось чому це було необхідно, так як частина другого залізничного пакету в 2004, яка створена в рамках існуючої організаційної структури, а також з дотриманням балансу сил в Союзі, європейського агентства, що займаються питаннями залізничної безпеки та інтероперабельності.  
0 OJ C 327, 12.11.2013, p. 122.
- (3) OJ C 356, 5.12.2013, p. 92.
- (4) Позиція Європейського парламенту від 26 лютого 2014 (ще не опубліковано в Офіційному журналі) і позиції Ради в першому читанні від 10 грудня 2015 року (OJ C 56, 12.2.2016, стор. 1). Позиція Європейського Парламенту від 28 квітня 2016 року (ще не опубліковано в Офіційному журналі).
- (5) Директива 2004/49/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку на залізницях Співтовариства і вносяться зміни в Директиву Ради 95/18/ЄС про ліцензування

залізничних підприємств та Директиву 2001/14/ЄС про виділення пропускнув здатності залізничної інфраструктури та стягування зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікацію безпеки (Директива з безпеки на залізничному транспорті) (ОJ L 164, 30.4.2004, стор. 44).

(5) Директива 2008/57/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про інтероперабельність залізничної системи в рамках Співтовариства (ОJ L 191, 18.7.2008, стор. 1).

- (3) Регламент (ЄС) № 881/2004 Європейського Парламенту та Ради (6) встановлює Європейське залізничне агентство ("Агентство"), з тим щоб сприяти створенню європейського залізничного простору без кордонів і допомогти оживити залізничну галузі зміцнюючи свої суттєві переваги з точки зору безпеки. Четвертий залізничний пакет містить важливі зміни, спрямовані на поліпшення функціонування єдиної європейської залізничної галузі шляхом внесення поправок шляхом переробки Директиви 2004/49/ЄС і Директиви 2008/57/ЄС, обидві з яких безпосередньо пов'язані з завданнями Агентства. Ці директиви забезпечують, зокрема, для виконання завдань, пов'язаних з видачею дозволів для транспортних засобів та сертифікатів безпеки на рівні Союзу. Вона включає в себе велику роль для Агентства. Із за значної кількості змін, які вносять до завдань і внутрішньої організації Агентства Регламент (ЄС) № 881/2004 не повинен бути скасований і замінений новим правовим актом.
- (4) Агентство має сприяти розвитку справжньої європейської залізничної культури, що забезпечує необхідний інструмент для діалогу, консультацій та обміну думками між усіма учасниками в залізничному секторі, з належним урахуванням їх відповідних функцій, а також технічних характеристик залізничного сектора. При виконанні своїх завдань, і зокрема, при розробці рекомендацій та висновків, Агентство має взяти до уваги зовнішній залізничний досвід, зокрема, від фахівців залізничної галузі та від відповідних національних органів. Тому Агентство має створити компетентні і представницькі робочі групи і групи, що складаються в основному з професіоналів.
- (5) Для того, щоб забезпечити розуміння економічних наслідків для залізничної галузі та її вплив на суспільство, щоб дозволити іншим, зокрема Комісії, Правління Агентства («Правління») і виконавчий директор Агентства ("Виконавчий директор") для прийняття обґрунтованих рішень, а також більш ефективно управляти роботою пріоритетів і розподіл ресурсів в рамках агентства, Агентство повинно і далі розвивати свою участь в діяльності оцінки впливу.
- (6) Агентство повинно забезпечити незалежну та об'єктивну технічну підтримку переважно Комісії. Директива (ЄС) 2016/797 Європейського парламенту і Ради (7) передбачає розробку та перегляд технічних умов для інтероперабельності ("TSIs"), в той час як Директива (ЄС) 2016/798 Європейського парламенту і Ради (8) передбачає розробку та перегляд загальних методів забезпечення безпеки («CSMs»), цілей загальної безпеки («CSTs») і показників загальної безпеки ("CSIs"). Безперервність роботи і розвиток TSIs, CSMs, CSTs та CSIs вимагає постійної технічної бази та спеціалізованого органу з виділеним персоналом, що володіє високим рівнем знань. З цією метою Агентство повинно нести відповідальність за надання Комісії рекомендацій і думок щодо розроблення та перегляду TSIs, CSMs, CSTs та CSIs. Агентство має також забезпечити незалежну

технічну оцінку, на прохання національних органів безпеки і регулюючих органів.

- (7) Для того щоб зробити видачу одиничних сертифікатів щодо безпеки на залізничних підприємствах більш ефективною і неупередженою, вкрай важливо, щоб Агентству призначили центральну роль. Там, де зона дії обмежена одною державою-членом, залізничне підприємство даної категорії повинно мати можливість вибирати, чи слід подати свою заявку на один сертифікат безпеки Агентству або національному органу безпеки. Директива (ЄС) 2016/798 передбачає це.
- (8) В даний час, Директиви 2008/57/ЄС передбачає, що у разі рейкових транспортних засобів, для надання дозволу на реалізацію щодо обслуговування таких транспортних засобів у кожній державі-члені, за винятком деяких конкретних випадків. Цільова група по авторизації транспортного засобу, встановленою комісією у 2011 році обговорили кілька випадків, коли виробники і залізничні підприємства постраждали внаслідок надмірної тривалості і вартості процесу авторизації і запропонували ряд поліпшень. Так як є деякі проблеми через складність поточного процесу авторизації транспортного засобу, він повинен бути спрощений і, де це можливо, об'єднан під одну процедуру. Кожен рейковий транспортний засіб повинен отримати тільки один дозвіл. Там, де сфера застосування обмежена мережею або мережами в межах тільки однієї держави-члена, заявник повинен мати можливість вибирати, чи слід подати свою заявку на отримання дозволу для транспортного засобу, через єдине операційне вікно, що зазначено в цих Правилах, Агентству або Національному органу безпеки. Це принесло б відчутні вигоди для сектора за рахунок зниження вартості та тривалості процедури, а також призведе до зниження ризику можливої дискримінації, особливо щодо нових компаній, що бажають вийти на залізничний ринок. Директива (ЄС) 2016/797 забезпечує це.
- (1) Регламент (ЄС) № 881/2004 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про створення Європейського залізничного агентства (Агентство Правил) (ОJ L 164, 30.4.2004, стор. 1).
- (2) Директива (ЄС) 2016/797 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року про інтероперабельність залізничної системи (див 44 цього Офіційному журналі).
- (3) Директива (ЄС) 2016/798 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року по безпеці на залізницях (див 102 цього Офіційному журналі).
- (9) Вкрай важливо, щоб Директива (ЄС) 2016/797 і Директива (ЄС) 2016/798 не призводили до зниження рівня безпеки в залізничній системі Союзу. У зв'язку з цим, Агентство повинно нести повну відповідальність за авторизацію транспортних засобів, сертифікатів безпеки в окремих питаннях, припускаючи, зокрема, як договірні і позадоговірні зобов'язання у відношенні їх.
- (10) Що стосується відповідальності співробітників Агентства при виконанні завдань, поставлених перед Агентством, Протокол № 7 про привілеї та вільготи Європейського Союзу повинні застосовуватися. Застосування цього Протоколу не повинно призводити до невиправданих затримок або введення необґрунтованих обмежень на проведення національних судових розглядів. У разі судового розгляду за участю співробітників Агентства, в якому працівник постає перед національним

судом, Правління без зайвого зволікання повинно прийняти рішення та відмовити в вільготах цього співробітника, за умови, що така відмова не завдає шкоди інтересам Союзу. Таке рішення має бути належним чином обґрунтоване і повинно прийматися до судового розгляду в судовому порядку перед Судом Європейського Союзу.

- (11) Агентство має лояльно співпрацювати з національними судовими органами, зокрема, в тих випадках, в яких участь Агентства необхідна через Агентства, які здійснюють свої повноваження щодо дозволів на транспортні засоби, одиничні сертифікати безпеки, видані ними і рішення для затвердження системи Європейської системи управління залізничним рухом (ERTMS) колійним обладнанням проєктів. У разі, якщо агентство або член його персоналу просить надати інформацію в рамках відповідних національних процедур, Агентство повинно гарантувати, що такий запит про надання інформації або, при необхідності, участь в судових розглядах, здійснюється з належною ретельністю і протягом обґрунтованого періоду часу. З цією метою Правління має прийняти відповідні процедури, які будуть використовуватися в таких випадках.
- (12) З метою подальшого розвитку єдиного Європейського залізничного простору, зокрема у зв'язку з наданням відповідної інформації вантажовласникам і пасажиром, а також щоб уникнути фрагментарного розвитку телематичних додатків, необхідно надати Агентству активнішу роль в області таких додатків. Агентству, як уповноваженому органу на рівні Союзу, необхідно приділяти важливу роль, з тим щоб забезпечити узгодженість в розробці та в впровадженні всіх телематичних додатків. Для цього Агентство повинно бути уповноважено діяти як орган системи для телематичних додатків, і в цій якості, підтримувати, контролювати і управляти всіма відповідними вимогами підсистем на рівні Союзу.
- (13) З огляду на важливість ERTMS для нормального розвитку єдиного Європейського залізничного простору та його безпеки, а також для того, щоб уникнути фрагментарного розвитку ERTMS, необхідно посилити загальну координацію на рівні Союзу. Таким чином, Агентству, як органу Союзу з найбільшим досвідом у цій галузі, слід приділяти більше помітну роль в цій області, з тим щоб забезпечити узгодженість у розвитку ERTMS, внести свій внесок в забезпечення того, щоб обладнання ERTMS відповідало чинним специфікаціям і для забезпечення того, щоб ERTMS-було пов'язане до європейських дослідницьких програм, узгоджувалося з розробкою технічних специфікацій ERTMS. Зокрема, Агентство повинно запобігти додатковим національним вимогам у ставленні до ERTMS від утиску його функціональної інтероперабельності. Проте, несумісні національні вимоги повинні застосовуватися тільки на добровільній основі або бути скасовані.
- (14) Для того, щоб процедура видачі дозволів на розміщення в службі колійного управління і сигналізації підсистем були більш ефективними і гармонізувати ці процедури на рівні Союзу, важливо, що, перш ніж будь-який тендер, що стосується, наприклад, шляхового обладнання, Агентство перевіряє, що технічні рішення, передбачені в повній мірі відповідають TSIs і тому повністю сумісні. Директива 2016/797 (ЄС), забезпечує це. Агентство повинно створити групу, що складається з

уповноважених органів з оцінки відповідності, що діють в області ERTMS. Участь таких органів в групі слід заохочувати якомога більше.

- (15) З метою сприяння співробітництву та гарантувати чіткий розподіл функцій і обов'язків між Агентством і національними органами безпеки, слід розробити протокол зв'язку між ними. Крім того, єдина інформаційно-комунікаційна платформа з віртуальним функціональним єдиним операційним вікном повинна бути розроблена, в разі необхідності, на основі існуючих заяв і реєстрів, шляхом розширення їх функціональних можливостей з метою збереження Агентства та національних органів безпеки в курсі всіх заяв на видачу дозволів і сертифікатів безпеки, етапів цих процедур і їх результатів. Важливою метою цієї платформи є виявлення на ранній стадії необхідності координації рішень, які будуть прийматися національними органами безпеки і Агентством в разі різних заяв, з проханням на аналогічні дозволи і сертифікати безпеки. Такі випадки повинні бути визначені загальним чином за допомогою автоматичних повідомлень.
- (16) Компетентні національні органи влади, до сих пір, стягували плату за видачу дозволів на транспортний засіб і одиничні сертифікати безпеки. З передачею повноважень в Союз, Агентство повинно мати право стягувати плату з заявників за видачу сертифікатів і дозволів, згаданих в попередніх описах. Важливо встановити певні принципи, застосовні до мита і зборів, що підлягають оплаті Агентству. Рівень цих зборів і платежів, повинен бути оцінений таким чином, щоб покрити повну вартість послуг, що надаються, в тому числі в залежності від обставин відповідних витрат, що впливають із завдань, поставлених перед національними органами з безпеки. Ці збори і платежі повинні бути рівні або нижче поточного середнього значення для відповідних служб і повинні бути встановлені прозоро, справедливо і на однаковій основі у співпраці з державами-членами. Вони не повинні ставити під загрозу конкурентоспроможність європейської залізничної галузі і повинні встановлюватися на основі, яка належним чином враховує здатність підприємств платити і не повинні призводити до накладання непотрібного фінансового навантаження на компанії. Вони також повинні враховувати, у відповідних випадках, конкретні потреби малих і середніх підприємств.
- (17) Це загальна мета, що новий розподіл функцій і завдань між національними органами з безпеки та Агентства має бути зроблено ефективно, без зниження поточних високих рівнів безпеки. З цією метою угоди про співпрацю, в тому числі елементи витрат, повинні бути укладені між Агентством і національними органами безпеки. Агентство повинно мати у своєму розпорядженні достатні ресурси для того, щоб воно могло виконувати свої нові завдання і терміни розподілу цих ресурсів повинні ґрунтуватися на чітко визначених потребах.
- (18) При розробці рекомендацій, Агентство повинно брати до уваги випадки мереж, які ізольовані від решти залізничної системи Союзу та які потребують спеціальних знань по географічним та історичним причинами. Крім того, якщо операція обмежується

такими мережами, повинна бути можливість для претендентів на єдині сертифікати безпеки та дозволи на транспортні засоби для виконання необхідних формальностей на місцевому рівні через відповідні національні органи безпеки. З цією метою, а також з метою скорочення адміністративного тягаря і витрат, це повинно бути можливим для угод про співпрацю, укладених між Агентством та відповідними органами національної безпеки для забезпечення належного розподілу завдань без шкоди для Агентства, яке бере на себе остаточну відповідальність за видачу дозволу або єдиний сертифікат безпеки.

- (19) Беручи до уваги знання національних органів влади, зокрема, національні органи безпеки, Агентство повинно мати дозвіл використовувати цей досвід при наданні відповідних дозволів і єдиних сертифікатів безпеки. З цією метою, відрядження національних експертів, Агентству слід заохочувати.
- (20) Директива (ЄС) 2016/798 і Директива (ЄС) 2016/797 повинні забезпечити розгляд національних заходів з точки зору безпеки руху поїздів та експлуатаційної інтеперабельності і сумісності з правилами конкуренції. Вони також повинні обмежити можливість для держав-членів щодо прийняття нових національних правил. Існуюча система, в якій численні національні правила продовжують існувати, може призвести до можливих конфліктів з правилами Союзу і призвести до недостатньої прозорості та можливої дискримінації відносно операторів, в тому числі малих і нових. Щоб перейти до системи по-справжньому прозорих і неупереджених залізничних правил на рівні Союзу, поступове скорочення національних правил, в тому числі правил експлуатації, потребує зміцнення. Думка, яка ґрунтується на незалежному і нейтральному досвіді, має важливе значення на рівні Союзу. З цією метою, роль Агентства повинна бути посилена.
- (21) Продуктивність, організація і процедури прийняття рішень в області забезпечення безпеки залізничного транспорту та інтеперабельності суттєво різняться в залежності від національних органів безпеки і уповноважених органів з оцінки відповідності, і негативно впливають на безперебійну роботу єдиного Європейського залізничного простору. Зокрема, малі та середні підприємства, що бажають вийти на залізничний ринок в іншій державі-члені можуть негативно вплинути. Таким чином, зміцнення координації з метою забезпечення більшої узгодженості на рівні Союзу має важливе значення. З цією метою Агентство має контролювати роботу і прийняття рішень національних органів безпеки і уповноважених органів з оцінки відповідності за допомогою ревізій і перевірок, у разі необхідності, у співпраці з національними органами з акредитації.
- (22) В області безпеки, важливо забезпечити максимально можливу прозорість і ефективний обмін інформацією. Аналіз продуктивності, на основі CSIs і підтримання зв'язків між усіма сторонами в галузі, має важливе значення і повинно здійснюватися. Що стосується статистики, тісна співпраця з Євростатом, необхідна.

- (23) Агентство має нести відповідальність за публікацію звіту через кожні 2 роки для того, щоб стежити за прогресом у досягненні безпеки на залізничному транспорті і інтероперабельності. З огляду на технічні знання і неупередженість, Агентство повинно також надавати допомогу Комісії у виконанні ним своїх останніх завдань контролю в галузі безпеки на залізницях Союзу і інтероперабельності законодавства.
- (24) Інтероперабельність транс'європейської транспортної мережі повинна бути посилена і нові інвестиційні проекти, обрані для підтримки зі сторони Союзу повинні бути у відповідності з метою інтероперабельності, викладених в Регламенті (ЄС) №1315/2013 Європейського парламенту і Ради (9). Агентство є належним органом для сприяння досягненню цих цілей і повинно тісно співпрацювати з компетентними органами Союзу, щодо проектів, що стосуються транс'європейської транспортної мережі. Що стосується розгортання ERTMS і ERTMS проектів, роль Агентства повинна передбачати допомогу заявникам в реалізації проектів, які відповідають вимогам TSI ланцюгів управління і сигналізування.
- (25) Технічне обслуговування рухомого складу є важливою частиною системи безпеки. Не було ніякого справжнього європейського ринку для обслуговування залізничного обладнання із-за відсутності системи сертифікації ремонтних майстерень. Ця ситуація призвела до збільшення витрат сектора і результатів поїздок без навантажень. Загальні умови для сертифікації ремонтних майстерень і підприємств, відповідальних за технічне обслуговування, за винятком вантажних вагонів, повинні поступово оновлюватися та розвиватися, Агентство є найбільш відповідним органом, для запропонування відповідних рішень Комісії.
- (26) Професійно-технічні вимоги, що пред'являються по відношенню до машиністів є основним фактором, щодо безпеки на залізничному транспорті і інтероперабельності в рамках Союзу. Свідоцтво про професійну кваліфікацію також є обов'язковою умовою для вільного пересування працівників у залізничній галузі. Це питання має вирішуватися в рамках існуючого соціального діалогу. Агентство повинно надавати технічну підтримку, необхідну для того, щоб врахувати цей аспект на рівні Союзу.
- (27) Агентство повинно сприяти співробітництву між національними органами безпеки, національним слідчим органам і представницькими органами в залізничній галузі, чинного на рівні Союзу, з метою сприяння ефективної практики, обміну відповідною інформацією і збору пов'язаних залізничних даних, а також контролю загальних показників безпеки Союзу залізничної системи.
- (28) Для того, щоб забезпечити максимально можливий рівень прозорості та рівний доступ для всіх учасників до відповідної інформації, реєстри, де це доречно, і документи, передбачені щодо безпеки залізниці і процеси інтероперабельності повинні бути доступні для громадськості. Те ж саме відноситься і до ліцензій, єдиних сертифікатів безпеки та інших відповідних залізничних документів. Агентство

повинно забезпечити ефективні, зручні і легко доступні засоби обміну і публікації цієї інформації, зокрема, за допомогою відповідних ІТ-рішень, з метою підвищення економічної ефективності залізничної системи і обслуговування виробничих потреб сектора.

- (29) Просування інновацій та досліджень в залізничній галузі має важливе значення і слід заохочувати Агентством. Будь-яка фінансова допомога, яка надається в рамках діяльності Агентства в цьому відношенні не повинно призводити до спотворення в будь-якому відповідному ринку.
- (30) ) В цілях підвищення ефективності діяльності Союзу фінансової підтримки, її якості і сумісності з відповідними технічними регламентами, Агентство має відігравати активну роль в оцінці залізничних проєктів.
- (31) Правильне і єдине розуміння законодавства про безпеку на залізничному транспорті та інтероперабельності, керівництво і рекомендації Агентства є необхідними умовами для ефективного здійснення залізничного законодавства і функціонування ринку залізничних перевезень. Таким чином, Агентство повинно брати активну участь в підготовці і роз'яснювальній роботі в цій області.
- (32) Беручи до уваги нові функції Агентства щодо видачі дозволів та єдиних сертифікатів з безпеки транспортних засобів, буде необхідність в підготовці кадрів і видавничій діяльності в цих областях. Національні органи безпеки повинні бути запрошені для участі в навчальних заходах безкоштовно, коли це можливо, зокрема, коли вони брали участь у їх підготовці.

(1) Регламент (ЄС) № 1315/2013 Європейського парламенту і Ради від 11 грудня 2013 року про керівні принципи Союзу для розвитку транс'європейської транспортної мережі і скасовує Рішення № 661/2010 / ЄС (OJ L 348, 20.12.2013, стор. 1).

- (33) Для виконання своїх завдань належним чином, Агентство повинно мати статус юридичної особи і автономний бюджет, який фінансується в основному за рахунок вкладу Союзу і за рахунок зборів і платежів, що сплачуються заявниками. Незалежність агентства і неупередженість не повинна бути порушена із-за будь-якої фінансової допомоги, які вона отримує від держав-членів або третіх країн або інших організацій. Для того, щоб забезпечити незалежність в повсякденному управлінні і думки, рекомендації і рішення, які вона видає, організація Агентства повинна бути прозорою і Виконавчий директор повинен нести повну відповідальність. Співробітники Агентства повинні бути незалежними і повинні використовувати обидва короткострокові і довгострокові контракти, з тим щоб зберегти свої організаційні знання і безперервність бізнесу, зберігаючи при цьому необхідний і постійний обмін досвідом з залізничної галузі. Витрати Агентства повинні включати в себе персонал, адміністративні, інфраструктуру і операційні витрати, а також, зокрема, суму, сплачену національним органом безпеки за їх роботу в дозволі транспортного засобу і єдиного процесу сертифікації безпеки, згідно з відповідними



угодами про співпрацю і з положеннями законодавчого акта про визначення зборів і платежів.

- (34) Щодо запобігання та врегулювання конфліктами інтересів, вкрай важливо, щоб Агентство діяло неупереджено, проявляло принциповість і встановлювало високі професійні стандарти. Не повинно бути ніяких законних підстав вважати, що рішення можуть бути під впливом інтересів що суперечать ролі Агентства як органу, який обслуговує Союз в цілому чи особистим інтересам чи уподобань будь-якого члена персоналу Агентства, будь-який відряджений національний експерт або будь-який член Правління або Апеляційна інстанція, яка створює, або може створити конфлікт з належним виконанням своїх службових обов'язків відповідної особи. У зв'язку з цим Правлінню слід прийняти всеосяжні правила про конфлікт інтересів, які охоплюють все Агентство. Ці правила повинні враховувати рекомендації Рахункової палати в своєму спеціальному звіті № 15 2012 року.
- (35) З метою оптимізації процесу прийняття рішень в Агентстві, і сприянню підвищенню ефективності та результативності, повинна бути введена дворівнева структура управління. З цією метою держави-члени і Комісія повинні бути представлені на Правлінні, наділеного необхідними повноваженнями, включаючи повноваження, щоб встановити бюджет і затвердити документ програмування. Правління повинно дати загальні орієнтири для діяльності Агентства і більш активно брати участь в моніторингу діяльності Агентства, з метою посилення контролю по адміністративним і бюджетним питанням. Менша Виконавча рада має бути створена із завданням підготовки засідань Правління належним чином і підтримки процесу прийняття рішень. Повноваження Виконавчої ради повинні бути визначені в мандаті, який буде прийнятий Правлінням і повинен, в разі необхідності, включати думки і попередні рішення за умови остаточного затвердження Правлінням.
- (36) В цілях забезпечення прозорості рішень Ради директорів, представники відповідних секторів повинні бути присутніми на його засіданнях, але без права голосу. Представники різних зацікавлених сторін, повинні призначатися Комісією на основі їх репрезентативності на рівні Союзу залізничних підприємств, які керують інфраструктурою, залізничною галуззю, профспілковими організаціями, пасажирями і вантажовласниками.
- (37) Необхідно забезпечити, щоб сторони, порушені рішеннями, прийнятими Агентством мають право просити необхідні засоби правового захисту, які повинні бути надані незалежним і безстороннім чином. Відповідний механізм оскарження повинен бути створений для того, щоб рішення виконавчого директора підлягало оскарженню в спеціалізованій Апеляційній раді.
- (38) У разі розбіжностей між Агентством і національними органами безпеки з видачі єдиного сертифіката про безпеку транспортного засобу або свідчення, повинна бути створена арбітражна процедура, таким чином, що рішення приймаються узгоджено і

на основі співробітництва.

- (39) Більш широка стратегічна перспектива по відношенню до діяльності Агентства буде сприяти плануванню та управлінню своїми ресурсами більш ефективно і буде сприяти підвищенню якості результатів. Це підтверджується і підкріплюється до Комісії делегованої Регламентом (ЄС) № 1271/2013 (10). Таким чином, єдиний програмний документ, що містить річні і багаторічні програми роботи повинен бути прийнятий і підлягати періодичному оновленню Правлінням, після належних консультацій з відповідними зацікавленими сторонами.

(1) Комісія делегованої Регламентом (ЄС) № 1271/2013 від 30 вересня 2013 року по рамковим фінансовим регулюванням для органів, згадане в статті 208 Регламенту (ЄС, Євратом) № 966/2012 Європейського Парламенту та Ради ( OJ L 328, 7.12.2013, стор. 42).

- (40) Коли нове завдання призначене Агентству відносно безпеки та інтероперабельності залізничної системи Союзу, після ухвалення програмного документа, Правління має, в разі необхідності, внести зміни в програмний документ, щоб включити цю нову задачу на основі аналізу впливу на людину, бюджету і ресурсів.
- (41) Діяльність Агентства повинна бути прозорою. Має бути забезпечений ефективний контроль Європейським парламентом і з цією метою Європейський парламент повинен провести консультації за проектом багаторічної частини програмного документа Агентства і мати можливість вислухати виконавчого директора Агентства і отримати річний звіт діяльності Агентства. Агентство має також застосовувати відповідне законодавство Союзу щодо доступу громадськості до документів.
- (42) За останні роки, були створені підрозділи, що більш децентралізовані, прозорість і контроль над управлінням фінансування Союзу, що розподілено на них, покращився, зокрема щодо зборів до бюджету, фінансового контролю, можливості витікання, пенсійних внесків та внутрішньої бюджетної процедури (норми поведінки). Аналогічним чином, Регламент (ЄС, Євратом) № 883/2013 Європейського Парламенту та Ради (11) повинен застосовуватися без обмежень для Агентства, яке повинно приєднатися до Міжвідомчої угоди від 25 травня 1999 року, між Європейським Парламентом, Радою Європейського союзу і Комісією європейського співтовариства, що стосується внутрішніх розслідувань, за допомогою Європейського бюро по боротьбі з шахрайством (OLAF) (12).
- (43) Агентство має активно сприяти підходу Союзу до залізничної безпеки та інтероперабельності у відносинах з міжнародними організаціями та третіми країнами. Це повинно також включати, в межах компетенції Агентства, полегшення взаємного доступу для залізничних підприємств Союзу на залізничні ринки третіх країн і мати доступ для рухомого складу Союзу до мереж третіх країн.
- (44) Для того, щоб забезпечити єдині умови для виконання цього Регламенту, відносно розгляду проектів національних правил та існуючих національних правил, контролю національних органів безпеки і уповноважених органів по оцінці відповідності,

встановили правила процедури Апеляційних Рад і визначення зборів та платежів, які Агентство має право стягувати, повноваження повинні бути покладені на Комісію. Ці повноваження повинні здійснюватися відповідно до Регламенту (ЄС) №182/2011 Європейського Парламенту та Ради (13) .

- (45) Оскільки мета цього Регламенту, а саме створення спеціалізованого органу для вироблення спільних рішень з питань, що стосуються залізничної безпеки та інтегрованості, не може бути досягнута в достатній мірі державами-членами, але може швидше, через спільний характер роботи, який належить зробити, може бути краще досягнута на рівні Союзу, Союз може вжити заходи відповідно до принципу субсидіарності, як це передбачено в статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, як викладено у згаданій статті, цей Регламент не виходить за рамки того, що необхідно для досягнення цієї мети.
- (46) Це необхідно для належного функціонування Агентства щодо реалізації певних принципів, відносно управління Агентства з метою дотримання Об'єднаного твердження і Загального підходу, узгодженого Робочою групою Міжвідомчих децентралізованих агентств ЄС в липні 2012 року, мета яких, є впорядкування діяльності установ і підвищення їх продуктивності.
- (47) Цей Регламент стосується основних прав і дотримується принципів, визнаних, зокрема, Хартією основних прав Європейського Союзу,
- (1) Регламент (ЄС, Євратом) № 883/2013 Європейського Парламенту та Ради від 11 вересня 2013 щодо розслідувань, що проводяться Європейським Бюром по боротьбі з шахрайством (OLAF) і скасовує Регламент (ЄС) № 1073/1999 Європейського парламенту та Ради і Регламент Ради (Євратом) № 1074/1999 (OJ L 248, 18.9.2013, стор. 1).
- (2) OJ L 136, 31.5.1999, стор. 15.
- (3) Регламент (ЄС) № 182/2011 Європейського парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року встановлює правила, загальні принципи щодо механізмів контролю державами-членами комісії з реалізації виконавчих повноважень (OJ L 55, 28.2.2011, стор 13).

ПРИЙНЯЛИ ЦЕЙ РЕГЛАМЕНТ:

## РОЗДІЛ 1 ПРИНЦИПИ

### *Стаття 1*

#### **Предмет і область застосування**

1. Даний Регламент встановлює Агентство Європейського союзу залізниць ("Агентство").
2. Даний Регламент передбачає:
  - (a) створення і завдання Агентства;
  - (b) завдання держав-членів в контексті цього Регламенту.

3. Даний Регламент виступає за створення єдиного Європейського залізничного простору, і зокрема цілей, що стосуються:

- (a) інтероперабельності в рамках системи залізничного Союзу, передбаченої в Директиві (ЄС) 2016/797;
- (b) безпеки системи залізничного Союзу, передбаченої в Директиві (ЄС) 2016/798;
- (c) атестації машиністів передбаченої в Директиві 2007/59/ЄС Європейського парламенту та Ради (14).

### **Стаття 2 Цілі Агентства**

Цілю Агентства є сприяння подальшого розвитку та ефективного функціонування єдиного Європейського залізничного простору без кордонів, забезпечення високого рівня безпеки на залізничному транспорті та інтероперабельності, а також підвищення конкурентоспроможності залізничного сектора. Зокрема, Агентство повинно внести свій вклад, з технічних питань, в реалізації законодавства Союзу шляхом розробки загального підходу до безпеки на залізничній системі Союзу і за рахунок підвищення рівня інтероперабельності на залізничній системі Союзу.

Подальшими цілями Агентства є, стеження за розвитком національних залізничних правил з метою забезпечення ефективності роботи національних органів, що діють в сфері безпеки залізничного транспорту, інтероперабельності та сприянні оптимізації процедур.

У випадках, передбачених Директивою (ЄС) 2016/797 і Директивою (ЄС) 2016/798, Агентство буде виконувати роль органу Союзу, відповідального за видачу дозволів на розміщення на ринок залізничних транспортних засобів, типів транспортних засобів і за видачу єдиного сертифікату з безпеки для залізничних підприємств.

У ході вирішення цих цілей, Агентство повинно в повній мірі враховувати процес розширення Союзу і конкретних обмежень, що стосуються залізничних сполучень з третіми країнами.

### **Стаття 3 Правовий статус**

1. Агентство є органом Союзу зі статусом юридичної особи.
2. У кожній з держав-членів, Агентство користується найширшою правоздатністю, що надається юридичним особам відповідно до їхніх законів. Це може, зокрема, набувати чи відчужувати рухоме і нерухоме майно та може бути стороною в судовому розгляді.
3. Агентство повинно бути представлено виконавчим директором.
4. Агентство одноосібно відповідає за функції і повноваження, покладені на нього.

(1) Директива 2007/59/ЄС Європейського парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року, щодо сертифікації машиністів потягів на залізничній системі в Співтоваристві (OJ L 315, 3.12.2007, стор 51).

#### **Стаття 4 Типи дій Агентства**

Агентство може:

- (a) розглянути рекомендації Комісії, щодо застосування статей 13, 15, 17, 19, 35, 36 і 37;
- (b) розглянути рекомендації держав-членів щодо застосування статті 34;
- (c) давати висновки для Комісії відповідно до статті 10 (2) і статті 42, а також до відповідних органів влади держав-членів відповідно до статей 10, 25 і 26;
- (d) направляти рекомендації національним органам безпеки відповідно до статті 33 (4);
- (e) приймати рішення відповідно до статей 14, 20, 21 і 22;
- (f) надавати висновки, прийнятним способом дотримання відповідно до статті 19;
- (g) видавати технічні документи відповідно до статті 19;
- (h) видавати аудиторські звіти відповідно до статей 33 і 34;
- (i) видавати керівні вказівки та інші додаткові документи, що полегшують застосування залізничної безпеки та інтероперабельності законодавства згідно зі статтями 13, 19, 28, 32, 33 і 37.

### **Глава 2 МЕТОДИ РОБОТИ**

#### **Стаття 5**

#### **Створення і склад робочих партій і груп**

1. Агентство створило обмежене число робочих груп з метою складання рекомендацій та, при необхідності, керівних вказівок, зокрема, що стосуються технічних вимог до інтероперабельності ('TSIs'), загальної безпеки об'єктів ('CSTs'), загальних методів ('CSMs') і використання загальних показників безпеки ('CSIs').

Агентство може створювати робочі групи в інших обґрунтованих випадках на прохання Комісії або Комітету, згаданого в статті 81 ("Комітет") або за власною ініціативою після погодження з Комісією.

Робочі групи повинні очолюються представником Агентства.

2. Робочі групи повинні складатися з:

- представників, призначених компетентними національними органами для участі в робочих групах,
- фахівців залізничної галузі, обраних Агентством зі списку, згаданого в пункті 3.

Агентство повинно забезпечити адекватне представництво тих галузей промисловості і тих користувачів, які можуть бути порушені заходами, які Комісія може запропонувати на основі рекомендацій, винесених їй Агентством. Агентство буде прагнути, де це можливо, збалансованого географічного представництва.

Агентство має право, при необхідності, призначити робочі групи незалежних експертів та представників міжнародних організацій, визнаних компетентними у відповідній галузі. Співробітники агентства не можуть призначатися в робочі групи, за винятком голови, робочої групи, який повинен бути представником Агентства.

3. Кожен представницький орган, згаданий у статті 38 (4) спрямовує Агентству список найбільш кваліфікованих експертів, уповноважених представляти його в рамках кожної робочої групи і буде оновлювати цей список кожен раз, коли відбуваються зміни.

4. Всякий раз, коли робота таких робочих груп безпосередньо впливає на умови праці, здоров'я і безпеку працівників галузі, представники профспілкових організацій, що діють на європейському рівні приймають участь у відповідних робочих групах у якості повноправних членів.

5. Витрати на відрядження членів робочих груп, ґрунтуються на правилах і шкалах, прийнятих Правлінням, покриваються за рахунок агентства.

6. Агентство належним чином враховує результати роботи робочих груп при розробці рекомендацій та керівних принципів, згаданих у пункті 1.

7. Агентство повинно створювати групи для цілей статей 24, 29 та статті 38(1).

8. Агентство може створювати групи відповідно до статті 38(4) і в обґрунтованих випадках на прохання Комісії або Комітету, або за власною ініціативою.

9. Робота робочих партій та груп повинна бути прозорою. Правління приймає правила процедури робочої партій і груп, у тому числі правила прозорості.

### **Стаття 6 Консультації соціальних партнерів**

Всякий раз, коли завдання, передбачені в статтях 13, 15, 19 і 36 чинять безпосередній вплив на соціальне середовище та умови праці працівників галузі, Агентство консультиється з соціальними партнерами в рамках галузевого діалогу з Комісією, створеного відповідно з рішенням Комісії 98/500/ЄС (1). У таких випадках соціальні партнери можуть відреагувати на ці консультації, за умови, що вони зроблять це протягом 3 місяців.

Ці консультації повинні бути проведені до того, як Агентство направляє свої рекомендації Комісії. Агентство повинно враховувати ці консультації, і повинно, в усі часи мати доступ, щоб викласти свої рекомендації. Висновки, висловлені Комітетом, в ході галузевого діалогу, повинні бути спрямовані в Агентство, разом з рекомендацією Агентства, Комісії та Комісії Комітету.

## Стаття 7 Консультація залізничних вантажовласників і пасажирів

Всякий раз, коли завдання, що передбачені в статтях 13 і 19 мають прямий вплив на залізничних вантажовласників та пасажирів, Агентство повинно консультиватися з організаціями, що представляють їх, у тому числі з представниками інвалідів та осіб з обмеженими фізичними можливостями. У таких випадках ці організації можуть реагувати на ці консультації, за умови, що вони роблять це протягом 3 місяців.

Перелік організацій для консультацій складається Комісією при сприянні Комітету.

Ці консультації проводяться до того, як Агентство направляє свої рекомендації Комісії. Агентство повинно враховувати ці консультації, і повинно, в усі часи мати доступ, щоб викласти свої рекомендації. Думки, висловлені зацікавленими організаціями направляються в Агентство, разом з рекомендацією Агентства, Комісії і Комісії Комітету.

## Стаття 8 Оцінка впливу

1. Агентство проводить оцінку впливу своїх рекомендацій та висновків. Правління приймає методологію оцінки впливу на основі методології Комісії. Агентство повинно взаємодіяти з Комісією, щоб гарантувати, що відповідна робота в Комісії належним чином врахована. Агентство має чітко визначити припущення, що використовуються в якості основи для оцінки впливу і джерел даних, які використовуються в звіті, що супроводжують кожну рекомендацію.

2. Перед включенням в програмний документ, прийнятий Правлінням, відповідно до статті 51, Агентство проводить оцінку впливу по відношенню до якого воно повинно бути зазначено:

- (а) вирішення питань і можливі шляхи їх вирішення;
- (б) ступінь, в якій певні дії, включаючи розгляд рекомендацій та видачу висновку Агентства, будуть потрібні;
- (с) очікуваний внесок Агентства у вирішенні проблеми.

Перед тим, будь-які заходи або проекти, які включені в програмний документ, вони повинні бути об'єктом аналізу ефективності, індивідуально і в поєднанні один з одним, в цілях найбільш ефективного використання бюджетних коштів та ресурсів Агентства.

3. Агентство може проводити подальшу оцінку чинного законодавства на основі його рекомендацій.

4. Держави-члени повинні надавати Агентству дані, необхідні для оцінки наслідків, якщо такі є.

На прохання Агентства, представницькі органи повинні надавати Агентству неконфіденційні данні, необхідні для оцінки впливу.

### *Стаття 9 Дослідження*

У разі необхідності для виконання своїх завдань, Агентство замовляє дослідження, із залученням, у разі потреби, робочих партій і групи, згаданих в статті 5, і фінансує ці дослідження зі свого бюджету.

### *Стаття 10 Висновки*

1. Агентство виносить висновки на прохання одного або кількох національних регулюючих органів, зазначених у статті 55 Директива 2012/34/ЄС Європейського парламенту і Ради (<sup>1</sup>), зокрема, що стосуються питань безпеки і аспектів інтеперабельності, звернуто їх увагу.

2. Агентство виносить висновки на прохання Комісії з поправками до будь-якого акту, прийнятого на підставі Директиви (ЄС) 2016/797 або Директиви (ЄС) 2016/798, особливо там, особливо коли якісь нібито недоліки не повідомляються.

3. Всі висновки Агентства, і зокрема ті, які згадані в пункті 2, мають бути виданні Агентством в найкоротші терміни, але не пізніше ніж протягом 2-х місяців з моменту отримання запиту про це, якщо інше не погоджено з запитуючою стороною. Ці висновки повинні бути опубліковані Агентством протягом 1 місяця після того, як вони будуть випущені, в версії, з якої увесь комерційно конфіденційний матеріал був видалений.

### *Стаття 11 Відвідування держав-членів*

1. Для того, щоб виконати покладені завдання, зокрема ті, про які йдеться у статтях 14, 20, 21, 25, 26, 31, 32,33, 34, 35 і 42, і для надання допомоги Комісії у виконанні своїх обов'язків згідно з договором про функціонування Європейського Союзу (TFEU), в тому числі, зокрема, оцінки ефективного здійснення відповідного законодавства Союзу, Агентство може здійснювати візити до держав-членів, відповідно до політики, робочих методів і процедур, прийнятих Правлінням.

2. Після консультацій з відповідною державою-членом, Агентство повинно повідомити завчасно про запланований візит, імена посадових осіб Агентства делегованих для проведення візиту, дати початку візиту і його очікувана тривалість. Чиновники Агентства делеговані проводити такі візити повинні робити це на представленні рішення у письмовій формі виконавчим директором, що конкретизує мету і цілі їх візиту.

3. Національні органи відповідних держав-членів повинні полегшити роботу персоналу Агентства.



4. Агентство повинно скласти звіт про кожний візит, зазначений в пункті 1, і направити його до Комісії та держави-члена.
5. Ця стаття не завдає шкоди перевіркам, зазначених у статтях 33 (7) і 34 (6).
6. Проїзд, проживання, добові та інші витрати, понесені співробітниками Агентства повинні сплачуватися за рахунок Агентства.

### *Стаття 12 Єдине операційне вікно*

1. Агентство встановлює і управляє інформаційною та комунікаційною системи принаймні, такі функції єдиного операційного вікна:
  - (a) єдина точка входу, через яку заявник повинен представити документи на дозвіл для типу транспортного засобу для розміщення на ринку і єдиного сертифіката безпеки. У разі, якщо область використання або експлуатації обмежується мережею або мережами в межах однієї держави-члена тільки, єдина точка входу повинна бути розроблена таким чином, щоб забезпечити, що заявник обирає дозвіл, що він бажає обробляти заявки на видачу дозволів або єдиних сертифікатів безпеки для всієї процедури;
  - (b) загальна інформаційно-платформа обміну, надана органам Агентства і Національним органам безпеки з інформацією про всі додатки для дозволів і єдиних сертифікатів безпеки, етапи цих процедур і їх результати, і, у разі потреби, запити та рішення Апеляційного Ради;
  - (c) загальна інформаційно-платформа обміну, надана органам Агентства і Національним органам безпеки з інформацією по заявкам на затвердження Агентством відповідно до статті 19 Директиви (ЄС) 2016/797 і додатків для дозволів колійного управління і сигналізації підсистем, пов'язаних з європейською системою управління рухом поїздів (ETCS) і / або глобальною системою мобільного зв'язку - залізничне (GSM-R) обладнання, етапи цих процедур і їх результати, а також, де це може бути застосовано, запити та рішення Апеляційного ради;
  - (d) система раннього попередження, здатна на ранній стадії виявити потреби в координації рішень, прийнятих національними органами безпеки і в разі різних додатків з проханням аналогічного дозволу або єдиного сертифіката безпеки.
2. Технічні і функціональні характеристики єдиного вікна зазначених в пункті 1, повинні бути розроблені у співпраці з мережею національних органів безпеки, зазначених у статті 38 на основі проекту, підготовленого Агентством з урахуванням результатів аналізу витрат і вигоди. Виходячи з цього, Правління повинно затвердити технічні та функціональні характеристики і план створення єдиного вікна. Єдине вікно повинно бути розроблено без шкоди для прав інтелектуальної власності та необхідного рівня конфіденційності, та з урахуванням, за необхідності, ІТ-додатків та реєстрів, вже створених Агентством, такі як, що згадані у статті 37.

3. Єдине вікно має функціонувати до 16 червня 2019 року.
4. Агентство здійснює моніторинг заяв, поданих через єдине вікно, зокрема, за допомогою системи раннього попередження, згаданого в пункті (d) параграфа 1. При виявленні різних заяв з проханням аналогічного дозволу або єдиного сертифікату безпеки, Агентство повинно забезпечити прийняття відповідних подальших заходів, таких як:
- (a) інформування заявника (заявників), що є інший або аналогічний запит для авторизації або сертифікації;
  - (b) координація з відповідними національними органами безпеки з метою забезпечення узгодженості рішень, прийнятих національними органами безпеки і Агентства. Якщо взаємоприйнятне рішення не може бути знайдено в протязом 1 місяця з моменту початку процесу координації, то це питання має бути передане на арбітраж в Апеляційну раду, зазначених у статтях 55, 61 і 62.

### Глава 3

## ЗАВДАННЯ АГЕНТСТВА ЩОДО БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

### Стаття 13

#### Технічна підтримка - рекомендації з безпеки на залізничному транспорті

1. Агентство має направляти рекомендації комісії з CSIs, CSMs та CSTs передбачені в статтях 5, 6 і 7 Директиви (ЄС) 2016/798. Агентство має також враховувати рекомендації щодо періодичного перегляду CSIs, CSMs та CSTs Комісії.
2. Агентство має направляти рекомендації Комісії, на прохання Комісії або за своєю власною ініціативою, про інші заходи в галузі безпеки, з урахуванням накопиченого досвіду.
3. Агентство має надавати рекомендації з метою надання допомоги національним органам безпеки в галузі контролю залізничних підприємств, які керують інфраструктурою та іншими суб'єктами, відповідно до статті 17 Директиви (ЄС) 2016/798.
4. Агентство має направляти рекомендації Комісії з CSMs, що охоплюють всі елементи системи управління безпекою, які повинні бути гармонізовані на рівні ЄС, у відповідності зі статтею 9(7) Директиви (ЄС) 2016/798.
5. Агентство має надавати рекомендації і інші не обов'язкові документи для сприяння здійсненню законодавства з безпеки на залізничному транспорті, включаючи надання допомоги державам-членам у визначених національних правилах, які можуть бути скасовані у зв'язку з прийняттям та/або перегляді CSMs та рекомендацій щодо прийняття нових національних правил або змін в існуючі національні правила. Агентство може також надавати рекомендації з питань безпеки на залізничному транспорті та сертифікації безпеки, в тому числі переліки прикладів гарної практики, зокрема, для транскордонних перевезень та інфраструктури.

### **Стаття 14 Єдині сертифікати з безпеки**

Агентство має видавати, поновлювати, припиняти і вносити зміни в єдині сертифікати з безпеки і співпрацювати з національними органами з безпеки в цьому відношенні, відповідно до статей 10, 11 і 18 Директиви (ЄС) 2016/798.

Агентство має обмежувати або скасовувати єдині сертифікати з безпеки і співпрацювати з національними органами з безпеки в цьому відношенні, відповідно до статті 17 Директиви (ЄС) 2016/798.

### **Стаття 15 Технічне обслуговування транспортних засобів**

1. Агентство має сприяти Комісії, щодо системи сертифікації підприємств, які займаються технічним обслуговуванням відповідно до статті 14(7) Директиви (ЄС) 2016/798.
2. Агентство має надавати рекомендації Комісії для цілей статті 14(8) Директиви (ЄС) 2016/798.
3. Агентство має проаналізувати будь-які альтернативні заходи, прийняті відповідно до статті 15 Директиви (ЄС) 2016/798 і повинні включати результати аналізу в доповіді, згаданого в статті 35(4) цих Правил.
4. Агентство має підтримувати і, за запитом, координувати національні органи безпеки в контролі за діяльністю підприємств, що займаються технічним обслуговуванням, згаданих у пункті (с) статті 17(1) Директиви (ЄС) 2016/798.

### **Стаття 16 Співпраця з національними слідчими органами**

Агентство співпрацює з національними слідчими органами відповідно до статті 20 (3), стаття 22 (1), (2), (5) і (7) і статтею 26 Директиви (ЄС) 2016/798.

### **Стаття 17 Перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом**

Агентство має стежити за розвитком подій в законодавстві, з питань перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом за змістом вимог Директиви 2008/68/ЄС Європейського парламенту і Ради (\*) і повинні, спільно з Комісією, забезпечити, щоб такі події узгоджувались з законом, що регулює питання безпеки на залізничному транспорті та інтероперабельності, зокрема, основним вимогам. З цією метою Агентство надає допомогу Комісії і може давати рекомендації на прохання Комісії або за власною ініціативою.

### **Стаття 18 Обмін інформацією про нещасні випадки**

Агентство повинно заохочувати обмін інформацією про нещасні випадки, інциденти і промахи, з урахуванням досвіду залізничних суб'єктів, зазначених у статті 4 Директиви (ЄС) 2016/798. Цей обмін інформацією повинен привести до розвитку передової практики на рівні держав-членів.

## ГЛАВА 4

### ЗАВДАННЯ АГЕНТСТВА, ПОВ'ЯЗАНІ З ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНІСТЮ

#### *Стаття 19 Технічна підтримка в області залізничної інтероперабельності*

1. Агентство має:

- (a) направляти рекомендації Комісії з TSIs і їх перегляд, відповідно до статті 5 Директиви (ЄС) 2016/797;
- (b) направляти рекомендації Комісії по шаблонах для декларації 'ЕС' перевірки та документів технічної документації, які повинні супроводжувати його для цілей статті 15 (9) Директиви (ЄС) 2016/797;
- (c) направляти рекомендації Комісії з специфікаціями, для реєстрів і їх перегляд, для цілей статей 47, 48 і 49 Директиви (ЄС) 2016/797;
- (d) давати висновки, які представляють собою прийнятні методи встановлення відповідності стосовно недоліків в TSIs, відповідно до статті 6 (4) Директиви (ЄС) 2016/797, і представити ці думки Комісії;
  - (1) Директива 2008/68 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року щодо внутрішніх перевезень небезпечних вантажів (OJ L 260, 30.9.2008, стор. 13).
- (e) на прохання Комісії, надавати висновки щодо прохань держав-членів про незастосування TSIs, відповідно до статті 7 Директиви (ЄС) 2016/797;
- (f) видавати технічні документи, відповідно до статті 4 (8) Директиви (ЄС) 2016/797;
- (g) виносити рішення для затвердження до оголошення торгів, що стосуються, ERTMS шляхового обладнання в цілях забезпечення узгодженого застосування, ERTMS, у Союзі відповідно до статті 19 Директиви (ЄС) 2016/797;
- (h) давати рекомендації Комісії, що стосуються підготовки та сертифікації бортового персоналу з безпеки критично важливих завдань;
- (i) надавати докладні вказівки щодо стандартів для відповідних європейських органів по стандартизації, щоб доповнити мандат, наданий їм Комісією;
- (j) надавати рекомендації комісії, що стосуються умов праці всіх працівників, які здійснюють безпеку критично важливих завдань;
- (k) надавати рекомендації Комісії щодо гармонізованих стандартів, розроблених Європейськими органами стандартизації і стандартів, що стосуються взаємозамінних запасних частин, які можуть підвищити рівень безпеки та інтероперабельності залізничної системи Союзу;
- (l) надавати, де це доречно, рекомендації Комісії щодо безпеки критично важливих компонентів.

2. У розробці рекомендацій, згаданих у пунктах (a), (b), (c), (h), (k) та (l) пункту 1, Агентство повинно:

- (a) гарантувати, що TSIs і специфікації для реєстрів адаптовані з урахуванням технічного

прогресу, ринкових тенденцій і соціальних вимог;

- (b) гарантувати, що розробка і оновлення TSIs і розвиток будь-яких європейських стандартів, які будуть визнані необхідними для забезпечення інтероперабельності, і підтримувати необхідні контакти з європейськими органами стандартизації;
- (c) брати участь, де це доречно, в якості спостерігача в відповідних робочих групах, створених визнаними органами по стандартизації.

3. Агентство може давати керівні вказівки та інші необов'язкові документи для полегшення реалізації законодавства експлуатаційної інтероперабельності залізничного транспорту, в тому числі допомога державам-членам у визначенні національних правил, які можуть бути анульовані у зв'язку з прийняттям або переглядом TSIs.

4. У випадках недотримання інтероперабельності складових частин з основними вимогами, Агентство повинно надавати допомогу Комісії відповідно до статті 11 Директиви (ЄС) 2016/797.

#### *Стаття 20*

### **Дозвіл на розміщення на ринку транспортних засобів**

Агентство видає дозволи для розміщення на ринку залізничних транспортних засобів, а також повинно мати право продовжувати, змінювати, припиняти і відкликати дозволи, видані йому. З цією метою Агентство повинно співпрацювати з національними органами з безпеки відповідно до статті 21 Директиви (ЄС) 2016/797.

#### *Стаття 21*

### **Дозвіл на розміщення на ринку типів транспортних засобів**

Агентство видає дозволи для розміщення на ринку типів транспортних засобів, а також повинно мати право продовжувати, змінювати, припиняти і відкликати дозволи, видані їм відповідно до статті 24 Директиви (ЄС) 2016/797.

#### *Стаття 22*

### **Розміщення в службі колійного управління та сигналізації підсистем**

Агентство, перед будь-якими тендерами, що стосуються ERTMS шляхового обладнання, перевірте, що технічні рішення повністю відповідають відповідним вимогам TSIs і тому повністю інтероперабельні, і прийняти рішення на затвердження відповідно до статті 19 Директиви (ЄС) 2016 / 797.

#### *Стаття 23*

### **Телематичні додатки**

1. Агентство виступає в якості органу системи для забезпечення скоординованого розвитку телематичних додатків в Союзі, згідно з відповідними TSIs. З цією метою

Агентство повинно підтримувати, контролювати і управляти відповідними вимогами підсистем.

2. Агентство має визначити, опублікувати і застосувати процедуру управління запитами на зміни в специфікації для телематичних додатків. З цією метою Агентство повинно встановити, підтримувати і оновлювати реєстр заявок на зміни таких специфікацій та їх статус, в супроводі відповідних обґрунтувань.

3. Агентство повинно розробляти і підтримувати технічні засоби для управління різними версіями специфікацій для телематичних додатків і докладати зусилля для забезпечення зворотної сумісності.

4. Агентство надає допомогу Комісії в моніторингу розгортання специфікацій для телематичних додатків, на підставі відповідних TSIs.

#### *Стаття 24*

### **Підтримка уповноважених органів з оцінки відповідності**

1. Агентство надає підтримку діяльності уповноважених органів з оцінки відповідності, зазначених у статті 30 Директиви (ЄС) 2016/797. Ця підтримка включає, зокрема, питання про розробку керівних принципів для оцінки відповідності або придатності для використання складової частини інтероперабельності, як зазначено в статті 9 Директиви (ЄС) 2016/797 і керівних принципів для 'ЕС' процедури перевірки зазначені в статтях 10 і 15 Директиви (ЄС) 2016/797.

2. Агентство може сприяти співробітництву між уповноваженими органами з оцінки відповідності, відповідно до статті 44 Директиви (ЄС) 2016/797, і може, зокрема, виступати в якості технічного секретаріату для їх координаційної групи.

## **ГЛАВА 5**

### **ЗАВДАННЯ, АГЕНТСТВА ПОВ'ЯЗАНІ З НАЦІОНАЛЬНИМИ ПРАВИЛАМИ**

#### *Стаття 25*

### **Розгляд проектів національних правил**

1. Агентство, протягом 2-х місяців з моменту отримання проекту, має розглянути проект національних правил, представлених йому відповідно до статті 8 (4) Директиви (ЄС) 2016/798 і статті 14 (5) Директиви (ЄС) 2016 / 797. Якщо переклад необхідний або проект національних правил є довгим або складним Агентство може продовжити цей термін на строк до 3-х додаткових місяців, за умовою згоди відповідної держави-члена. Проте, у виняткових випадках, Агентство і зацікавлена держава-член може прийти до взаємної згоди та додатково продовжити цей термін.

Протягом цього періоду Агентство має обмінятися відповідною інформацією з відповідною державою-членом, проконсультуватися з відповідними зацікавленими сторонами, де це необхідно, а потім проінформувати державу-члена про результати розгляду.

2. Після перевірки, згаданої в параграфі 1, Агентство вважає, що проекти національних правил, що забезпечують необхідні вимоги інтероперабельності залізниць, повинні бути

виконані, CSMs та TSIs повинні дотримуватися і CSTs повинні бути досягнуті, і що вони не приведуть до свавільної дискримінації чи прихованого обмеження залізничних транспортних операцій між державами-членами, Агентство повинно проінформувати Комісію та державу-члена, щодо його позитивної оцінки. В цьому випадку Комісія може затвердити правила в IT-системі, зазначених в статті 27. У разі, якщо Агентство не інформує Комісію та держав-членів протягом 2 місяців після отримання національних правил, або протягом тривалого періоду часу, узгоджених у відповідності з параграфом 1, правила залишаються в силі.

3. У разі, якщо перевірка, яка згадана в параграфі 1 призводить до негативної оцінки, Агентство повідомляє зацікавлену державу-члена і просити викласти свою позицію щодо цієї оцінки. Якщо після цього обміну думками з державою-членом, Агентство зберігає свою негативну оцінку, Агентство повинно протягом максимального терміну в 1 місяць:

- (a) надавати висновок на адресу відповідної держави-члена, з зазначенням причин, чому національні правила або правила, про які йде мова, не повинні вступати в силу і / або бути застосовані; і
- (b) інформувати Комісію про свою негативну оцінку, із зазначенням причин, чому національні правила або правила, про які йде мова, не повинні вступати в силу і / або бути застосовані.

Ця вимога не заперечує право держави-члена прийняти нові національні правила відповідно до пункту (c) статті 8 (3) Директиви (ЄС) 2016/798 або з пунктом (b) статті 14 (4) Директива (ЄС) 2016/797.

4. Держава-член має інформувати Комісію про свою позицію щодо висновку, згаданого в параграфі 3 протягом 2 місяців, в тому числі його причин в разі виникнення розбіжностей. У разі, якщо причини, вважаються недостатніми, або при відсутності такої інформації, і держава-член приймає національні правила в питанні, не звертаючи достатньої уваги на висновок, згаданий в пункті 3, Комісія може прийняти, шляхом виконання актів, рішення на адресу відповідної держави-члена, з проханням змінити або скасувати це правило. Ці виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до консультативної процедури, передбаченою в статті 81 (2).

## *Стаття 26*

### **Вивчення існуючих національних правил**

1. Агентство, протягом 2-х місяців з моменту отримання їх, має розглянути національні правила, представлених йому відповідно до статті 8 (4) Директиви (ЄС) 2016/798 і статті 14 (5) Директиви (ЄС) 2016 / 797. Якщо переклад необхідний або національні правила є довгим або складними Агентство може продовжити цей термін на строк до 3-х додаткових місяців, за умовою згоди відповідної держави-члена. Проте, у виняткових випадках, Агентство і зацікавлена держава-член може прийти до взаємної згоди та додатково продовжити цей термін.

Протягом цього періоду Агентство має обмінятися відповідною інформацією з відповідною державою-членом, проконсультуватися з відповідними зацікавленими сторонами, де це необхідно, а потім проінформувати державу-члена про результати розгляду.

2. Після перевірки, згаданої в пункті 1, Агентство вважає, що національні правила, що забезпечують необхідні вимоги інтероперабельності залізниць, повинні бути виконані, CSMs та TSIs повинні дотримуватися і CSTs повинні бути досягнуті, і що вони не приведуть до свавільної дискримінації чи прихованого обмеження залізничних транспортних операцій між державами-членами, Агентство повинно проінформувати Комісію та державу-члена, щодо його позитивної оцінки. В цьому випадку Комісія може затвердити правила в IT-системі, зазначених в статті 27. У разі, якщо агентство не інформує Комісію та державу-член протягом 2-х місяців з моменту отримання національних правил, або протягом тривалого періоду часу, відповідно до пункту 1, правила, залишаються в силі.

3. У разі, якщо перевірка, яка згадана в параграфі 1 призводить до негативної оцінки, Агентство повідомляє зацікавлену державу-члена і просити викласти свою позицію щодо цієї оцінки. Якщо після цього обміну думками з державою-членом, Агентство зберігає свою негативну оцінку, Агентство повинно протягом максимального терміну в 1 місяць:

(a) надавати висновок на адресу відповідної держави-члена, з зазначенням причин, чому національні правила або правила, є або вже були предметом негативної оцінки і є причиною, чому правило або правила, про який йде мова, повинні бути змінені або скасовані; і

(b) інформувати Комісію про свою негативну оцінку, із зазначенням причин, чому національні правила або правила, про який йде мова, повинні бути змінені або скасовані.

4. Держава-член має інформувати Комісію про свою позицію щодо висновку, згаданого в параграфі 3 протягом 2 місяців, в тому числі його причин в разі виникнення розбіжностей. У разі, якщо причини, вважаються недостатніми, або при відсутності такої інформації, Комісія може прийняти, шляхом виконання актів, рішення на адресу відповідної держави-члена, з проханням змінити або скасувати національні правила в питанні. Ці виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до консультативної процедури, передбаченою в статті 81 (2).

5. Як виняток з параграфів 3 і 4, в разі термінових превентивних заходів, де перевірка, згадана в параграфі 1 призводить до негативної оцінки і, якщо зацікавлена держава-член не змінює або скасовує національні правила, протягом 2 місяців після отримання висновку від агентства, Комісія може прийняти рішення, шляхом виконання актів, запитуючи держава-член може змінити або скасувати це правило. Виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до консультативної процедурою, передбаченої в статті 81 (2).

У разі позитивної оцінки Агентством і якщо національне правило впливає на більш ніж одну державу-члена, Комісія, працюючи у співпраці з Агентством і державами-членами, повинна вжити відповідні заходи, включаючи перегляд CSMs і TSIs, де це необхідно.

6. Процедура, згадана у параграфах 2, 3 і 4, повинна застосовуватися з відповідними змінами, в тих випадках, коли Агентству стає відомо про які-небудь національні правила, незалежно від того, що не повідомили, що є зайвими, в конфлікті з CSMs, CSTs, TSIs або будь-яке інше законодавство Союзу в галузі залізничного транспорту або створення необґрунтованої перешкоди для єдиного залізничного ринку.



## **ІТ-система, яка буде використовуватися для повідомлень і класифікації національних правил**

1. Агентство здійснює управління ІТ-системою, яка містить національні правила, як це передбачено в статтях 25 і 26 і прийнятних національних засобів дотримання, зазначених у пункті 34 статті 2 Директиви (ЄС) 2016/797. Агентство повинно зробити їх доступними для зацікавлених сторін з метою проведення консультацій, у разі необхідності.
2. Держави-члени повинні повідомляти про національні правила, про які йдеться в статтях 25 (1) і 26 (1) Агентство та Комісії через ІТ-систему, зазначену в параграфі 1 цієї статті. Агентство публікує ці правила тому, що ІТ-системи, включаючи статус їх розгляду і, після завершення, позитивного або негативного результату оцінки, і використовувати цю інформаційну систему з метою інформування Комісії, відповідно до статей 25 і 26.
3. Агентство проводить технічну експертизу існуючих національних правил, зазначених в діючому національному законодавстві, що, за станом на 15 червня 2016 року, занесено в свою базу даних довідковим документом. Агентство класифікує повідомлення національних правил відповідно до статті 14 (10) Директиви (ЄС) 2016/797. З цією метою воно повинно використовувати систему, зазначену в параграфі 1 цієї статті.
4. Агентство повинно класифікувати нотифіковані національні правила відповідно до статті 8 та Додатку I до, Директиви (ЄС) 2016/798, з урахуванням розвитку законодавства Союзу. З цією метою Агентство повинно розробити механізм управління правилами, який буде використовуватися державами-членами для спрощення їх систем національних правил. Агентство повинно використовувати систему, зазначену в параграфі 1 цієї статті, для опублікування інструмента управління правилом.

## **ЧАСТИНА 6**

### **ЗАВДАННЯ АГЕНТСТВА, ПОВ'ЯЗАНІ З ЄВРОПЕЙСЬКОЮ СИСТЕМОЮ УПРАВЛІННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ РУХОМ (ERTMS)**

#### *Стаття 28*

#### **Система влади для ERTMS**

1. Агентство виступає в якості системи влади для забезпечення скоординованого розвитку ERTMS в рамках Союзу, згідно з відповідними TSIs. З цією метою Агентство повинно підтримувати, контролювати і управляти відповідними вимогами підсистеми, включаючи технічні характеристики для ETCS та GSM-R.
2. Агентство має визначити, опублікувати і застосувати процедуру управління запитами щодо зміни специфікації ERTMS. З цією метою Агентство повинно налаштовувати, підтримувати і оновлювати реєстр запитів про внесення змін до специфікації ERTMS і їх статус, що супроводжується відповідними обґрунтуваннями.
3. Розробка нових версій технічних специфікацій ERTMS не повинна бути шкідливою для швидкості розгортання ERTMS, стабільності технічних характеристик, які необхідні для оптимізації виробництва ERTMS обладнання, повернення інвестицій для залізничних підприємств, які керують інфраструктурою і власників, а також ефективного планування розгортання ERTMS.

4. Агентство повинно розробляти і підтримувати технічні засоби для управління різними версіями ERTMS, з метою забезпечення технічної і експлуатаційної сумісності мереж і транспортних засобів, оснащених різними версіями і створення стимулів для швидкого і скоординованого здійснення чинних версій.
5. Відповідно до статті 5 (10) Директиви (ЄС) 2016/797, Агентство повинно гарантувати, що наступні версії ERTMS, обладнання технічно сумісні з попередніми версіями.
6. Агентство має розробляти і поширювати відповідні вказівки для зацікавлених сторін, щодо застосування пояснювальної документації, що стосується технічних умов для ERTMS.

### Стаття 29

#### **ERTMS групи уповноважених органів з оцінки відповідності**

1. Агентство повинне створити і очолити ERTMS групи уповноважених органів з оцінки відповідності, зазначених у статті 30(7) Директиви (ЄС) 2016/797.  
Група повинна перевірити відповідність застосування процедури оцінки відповідності або придатності для використання суб'єктів інтероперабельності, згаданих у статті 9 Директиви (ЄС) 2016/797 і 'ЕС' процедур перевірки, зазначених у статті 10 Директиви (ЄС) 2016/797 що здійснюються уповноваженими органами з оцінки відповідності
2. Агентство звітує щороку перед Комісією про діяльність групи, згаданої в параграфі 1, в тому числі за допомогою статистичних даних про відвідуваність представників в групі повідомляється уповноваженим органам з оцінки відповідності.
3. Агентство проводить оцінку застосування процедури оцінки відповідності суб'єктів інтероперабельності та процедури перевірки 'ЕС' для ERTMS обладнання, і представляє в Комісію, раз в 2 роки, звіт включаючи, у відповідних випадках, рекомендації щодо будь-яких поліпшення.

### Стаття 30

#### **Сумісність між ERTMS бортовими і колійними підсистемами**

1. Агентство приймає рішення:
  - (a) без шкоди для статті 21 (5) Директиви (ЄС) 2016/797, і перед видачею дозволу на реалізацію на ринку транспортного засобу, обладнаного ERTMS бортовою підсистемою, консулювати заявників на їх прохання, з технічної сумісності між ERTMS бортовими і колійними підсистемами;
  - (b) без шкоди для статті 17 Директиви (ЄС) 2016/798, і після видачі дозволу на реалізацію на ринку транспортного засобу, обладнаного ERTMS бортовою підсистемою, консулювати залізничні підприємства на їхнє прохання, перш ніж вони використовують транспортний засіб, обладнаний ERTMS бортовою підсистемою, за оперативної сумісності між ERTMS бортовими і колійними підсистемами.

Для цілей цього пункту, Агентство повинно співпрацювати з відповідними національними органами безпеки.

2. У тих випадках, перш ніж дозвіл видається національним органом безпеки, Агентству стає відомо або повідомляється заявником через єдине вікно у відповідності зі статтею 19 (6) Директиви (ЄС) 2016/797, що дизайн-проект або специфікація були змінені після того, як Агентству було видано дозвіл у відповідності зі статтею 19 Директиви (ЄС) 2016/797 і що існує небезпека недостатньої технічної та експлуатаційної сумісності між ERTMS колійними підсистемами і транспортними засобами, оснащених ERTMS, вони повинні співпрацювати із зацікавленими сторонами, включаючи заявника і відповідний національний орган з безпеки, для того, щоб знайти взаємоприйнятне рішення. Якщо немає взаємоприйнятного рішення протягом 1 місяця з моменту початку процесу узгодження, то це питання має бути переданий на розгляд Апеляційної ради з арбітражу.

3. Якщо дозвіл надається національним органом, Агентство з питань безпеки вважає, що існує ризик відсутності технічної або оперативної сумісності між відповідними мережами та транспортними засобами, оснащених ERTMS обладнанням, національний орган з безпеки і Агентство повинні співпрацювати з усіма залученими сторонами, для того, щоб знайти, без затримок, взаємоприйнятне рішення. Агентство інформує Комісію про такі випадки.

### *Стаття 31*

#### **Підтримка реалізації ERTMS і ERTMS проектів**

1. Агентство здійснює допомогу комісії в контролі реалізації ERTMS, у відповідності з Європейським планом реалізації. На прохання Комісії, він зобов'язаний сприяти координації реалізації ERTMS вздовж транс'європейських транспортних коридорів і залізничних транспортних коридорів, як це передбачено в Регламенті (ЄС) № 913/2010 Європейського парламенту і Ради (1).

2. Агентство повинно забезпечити технічну подальшу діяльність проектів Союзу, що фінансують реалізацію ERTMS, в тому числі, де це можливо, і не викликаючи непотрібних затримок у процесі, аналіз тендерних документів на момент оголошення торгів. Агентство має також, в разі необхідності, надати допомогу бенефіціарам з союзних фондів для забезпечення того, щоб технічні рішення, реалізовані в рамках проектів повністю відповідали TSIs, що стосуються управління і сигналізації і є повністю взаємозамінними.

### *Стаття 32*

#### **Акредитація лабораторій**

1. Агентство надає підтримку, зокрема, шляхом надання відповідних керівних принципів органів з акредитації, гармонізації акредитації лабораторій ERTMS відповідно до Регламенту (ЄС) № 765/2008 Європейського Парламенту та Ради (19).

2. Агентство інформує держави-члени і Комісію у випадках невідповідності вимогам Регламенту (ЄС) № 765/2008 щодо акредитації лабораторій ERTMS.

3. Агентство може брати участь в якості спостерігачів в експертних оцінках, передбачених Регламентом (ЄС) № 765/2008.

## ЗАВДАННЯ АГЕНТСТВА З МОНІТОРИНГУ ЄДИНОГО ЄВРОПЕЙСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ПРОСТОРУ

### Стаття 33

#### **Моніторинг результативності та процесу прийняття рішень національних органів з безпеки**

1. Для виконання покладених на нього завдань і для надання допомоги Комісії у виконанні своїх обов'язків відповідно до TFEU, Агентство має здійснювати моніторинг результативності та прийняття рішень національних органів з безпеки шляхом проведення ревізій і перевірок, від імені Комісії.

(1) Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 року, щодо Європейської залізничної мережі для конкурентоспроможних вантажів (OJ L 276, 20.10.2010, стор. 22).

(2) Регламент (ЄС) № 765/2008 Європейського Парламенту та Ради від 9 липня 2008 року, що встановлює вимоги до акредитації та нагляду за ринком, що стосуються збуту продукції та скасовує Регламент (ЄЕС) № 339/93 (OJ L 218, 13.8.2008, стор. 30).

2. Агентство має право проводити аудит:

- (а) зміцнення потенціалу національних органів безпеки для виконання завдань, пов'язаних з безпекою на залізничному транспорті та інтероперабельності; і
- (б) ефективність контролю з боку національних органів з безпеки систем управління безпекою суб'єктів, зазначених у статті 17 Директиви (ЄС) 2016/798.

Правління приймає політику, методи, процедури і практичні заходи, щодо застосування цього параграфу, в тому числі, в разі необхідності, домовленості, що стосується проведення консультацій з державами-членами до опублікування інформації.

Агентство має сприяти включенню до аудиторської групи кваліфікованих аудиторів з боку національних органів з безпеки, які не залежать від фактичного аудиту. З цією метою Агентство встановлює перелік кваліфікованих аудиторів та надає їм навчання, в разі необхідності.

3. Агентство має видавати аудиторські звіти і відправляти їх в зацікавлений національний орган з безпеки, зацікавленої держави-члена та Комісії. Кожен аудиторський звіт повинен включати, зокрема, перелік яких-небудь недоліків, виявлених Агентством, а також рекомендації щодо їх поліпшення.

4. Якщо Агентство вважає, що недоліки, зазначені в параграфі 3 запобігають національному органу з безпеки ефективно виконувати свої завдання по відношенню до безпеки залізничного транспорту і інтероперабельності, Агентство повинно рекомендувати національному органу з безпеки вжити належні заходи в межах взаємно узгодженого терміну, беручи до уваги серйозність дефіциту. Зацікавлена держава-член має отримувати інформацію Агентством про такі рекомендації.

5. У разі, якщо національний орган з безпеки не згоден з рекомендаціями Агентства, про які йдеться в параграфі 4, або не приймає відповідні заходи, згадані в параграфі 4, або де немає відповіді, що надається національним органом з безпеки відповідно до

рекомендацій Агентства протягом 3 місяців з моменту отримання їх, Агентство має поінформувати Комісію.

1. Агентство має підтримувати узгоджену акредитацію уповноважених органів з оцінки відповідності, зокрема шляхом надання органам з акредитації відповідних керівних вказівок по критеріям оцінки і процедур оцінки того, чи відповідають уповноважені органи вимогам, зазначених в розділі VI Директиви (ЄС) 2016/797 за допомогою Європейської акредитація інфраструктури відповідно до статті 14 Регламенту (ЄС) № 765/2008.

6. Комісія має інформувати держави-члени з питань і попросити їх викласти свою позицію щодо рекомендацій згаданих в параграфі 4. Якщо відповіді, які вважаються недостатніми або, якщо відповідь не надається державою-членом протягом 3 місяців з прохання Комісії, Комісія може протягом 6 місяців вжити відповідні заходи щодо дій, які повинні бути прийняті в результаті перевірки, коли це доречно.

7. Агентство має право проводити заздалегідь оголошені перевірки національних органів безпеки, перевірки конкретних областей їх діяльності та функціонування, а також, зокрема, розгляд документів, процесів і матеріалів, що стосуються їх завдань, як зазначено в Директиві (ЄС) 2016/798. Перевірки можуть проводитися на спеціальній основі або відповідно до плану, розробленого Агентством. Тривалість перевірки не повинна перевищувати 2 днів. Національні органи держав-членів повинні полегшити роботу персоналу Агентства. Агентство надає Комісії, відповідній державі-члену і національному органу з безпеки, звіт про кожній перевірці.

Політика, методи і процедури перевірки повинні бути прийняті Радою.

### *Стаття 34*

#### **Моніторинг уповноважених органів з оцінки відповідності**

1. Для цілей статті 41 Директиви (ЄС) 2016/797, Агентство повинно надавати підтримку Комісії з моніторингу уповноважених органів з оцінки відповідності, шляхом надання допомоги органам з акредитації та відповідним національним органам, а також шляхом проведення перевірок та інспекцій, як це передбачено в параграфах 2-6.

2. Агентство повинно підтримувати узгоджену акредитацію уповноважених органів з оцінки відповідності, зокрема шляхом надання органам з акредитації рекомендацій щодо критеріїв та процедур оцінки того, чи відповідають вони вимогам, зазначених в розділі VI Директиви (ЄС) 2016/797, через європейську акредитацію інфраструктури, що визнається відповідно до статті 14 Регламенту (ЄС) № 765/2008.

3. У випадку з уповноваженими органами з оцінки відповідності, які не акредитовані відповідно до статті 27 Директиви (ЄС) 2016/797, Агентство може перевірити їх здатність відповідати вимогам, викладених у статті 30 Директиви (ЄС) 2016 / 797. Порядок проведення перевірок затверджується Правлінням.

4. Агентство видає аудиторські звіти, які охоплюють діяльність, згадану в параграфі 3, і відправляє їх уповноваженому органу з оцінки відповідності для відповідної держави-члена та Комісії. Кожен звіт по аудиту повинен включати, зокрема, перелік яких-небудь недоліків, виявлених Агентством, а також рекомендації щодо їх поліпшення. Якщо

Агентство вважає, що ці недоліки перешкоджають уповноваженому органу з оцінки відповідності ефективно виконувати свої завдання щодо залізничної інтероперабельності, Агентство приймає рекомендації запитуючої держави-члена, в яких уповноважений орган встановлює взаємно узгоджений ліміт часу, для того щоб вжити належні заходи, з урахуванням тяжкості дефіциту.

5. У разі, якщо держава-член не згодна з рекомендацією, зазначеної в параграфі 4 або не прийняла відповідні заходи, згадані в параграфі 4, або де немає відповіді, що дається уповноваженим органом у відповідь на рекомендацію Агентства, протягом 3 місяців з моменту її отримання, Агентство має проінформувати Комісію. Комісія інформує зацікавлену державу-члена про проблему і попросити викласти свою позицію щодо цієї рекомендації. Де представлені відповіді, вважаються недостатніми або там, де немає відповіді держави-члена, протягом 3 місяців з моменту отримання запиту Комісії, Комісія може прийняти рішення протягом 6 місяців.

6. Агентство має право проводити попередньо оголошені або неоголошені перевірки уповноважених органів з оцінки відповідності, для перевірки конкретних областей їх діяльності та функціонування, і, зокрема, у вивченні документів, сертифікатів та записів, що відносяться до їх завдань, згаданих у статті 41 Директиви (ЄС) 2016/797. У разі акредитованих органів, Агентство повинно співпрацювати з відповідними національними органами з акредитації. У разі органів з оцінки відповідності, які не акредитовані, Агентство повинно співпрацювати з відповідними національними органами, визнаними уповноваженими органами. Перевірки можуть проводитися на спеціальній основі або відповідно до політики, методів і процедур, розроблених Агентством. Тривалість перевірки не повинна перевищувати 2х днів. Уповноваженні органи з оцінки відповідності повинні полегшити роботу персоналу Агентства. Агентство повинно надавати Комісії і зацікавленій державі-члену доповідь по кожній перевірці.

### *Стаття 35*

#### **Моніторинг прогресу в області безпеки залізничного транспорту інтероперабельності**

1. Агентство, спільно з національними слідчими органами, здійснює збір відповідних даних про аварії та інциденти, враховуючи внесок національних слідчих органів з безпеки залізничної системи Союзу.

2. Агентство має здійснювати моніторинг загальних показників безпеки залізничної системи Союзу. Агентство може, зокрема, вдаватися до допомоги органів, зазначених у статті 38, у тому числі до допомоги у вигляді збору даних та доступу до результатів експертної оцінки відповідно до статті 22(7) Директиви (ЄС) 2016/798. Агентство має також спиратися на дані, зібрані Євростатом і співпрацювати з Євростатом для запобігання будь-якого дублювання в роботі та забезпечення методичної узгодженості між CSIs та показниками, що використовуються в інших видах транспорту.

3. На прохання Комісії, Агентство має видати рекомендації про те, як поліпшити інтероперабельність системи залізничного Союзу, зокрема шляхом сприяння координації між залізничними підприємствами та керуючими інфраструктурою, а також між органами управління інфраструктурою.

4. Агентство має здійснювати моніторинг прогресу в області безпеки і інтероперабельності залізничної системи Союзу. Кожні 2 роки воно повинно представляти

Комісії, і публікувати, доповідь про прогрес в області безпеки і інтероперабельності в єдиній європейській залізничній галузі.

5. Агентство на прохання Комісії, має подавати звіти про стан виконання і застосування законодавства Союзу з питань залізничної безпеки та інтероперабельності в даній державі-члені.

6. Агентство зобов'язане, на прохання держави-члена або Комісії, представити огляд безпеки і інтероперабельності на рівні системи залізничного Союзу і створити спеціальний інструмент для цієї мети, відповідно до статті 53 (2) Директиви (ЄС) 2016/797.

## ГЛАВА 8

### ІНШІ ЗАВДАННЯ АГЕНТСТВА

#### *Стаття 36*

#### **Залізничний персонал**

1. Агентство повинно виконувати відповідні завдання, пов'язані із залізничним персоналом, викладених у статтях 4, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 і 37 Директиви 2007/59/ЄС Європейського парламенту і Ради (').

2. Комісія може звернутися до Агентства щодо виконання інших завдань, пов'язаних із залізничним персоналом, відповідно до Директиви 2007/59/ЄС та видавати рекомендації, що стосуються залізничного персоналу, якому доручено завдання забезпечення безпеки, не передбачених Директивою 2007/59/ЄС.

3. Агентство повинно проводити консультації з національними органами, що наділені компетенцією щодо питань, що стосуються залізничного персоналу, зазначених в параграфах 1 і 2. Агентство може сприяти співпраці між цими органами, в тому числі шляхом організації відповідних зустрічей з їх представниками.

#### *Стаття 37*

#### **Регістри та їх доступність**

1. Агентство повинно встановити і підтримувати, у відповідних випадках співпрацювати з компетентними національними суб'єктами:

(а) Європейським Регістром транспортних засобів відповідно до статті 47 Директиви (ЄС) 2016/797;

(б) Європейським реєстром авторизованих типів транспортних засобів відповідно до статті 48 Директиви (ЄС) 2016/797.

2. Агентство виступає в якості органу влади для всіх реєстрів та баз даних, зазначених в Директиві (ЄС) 2016/797, Директиві (ЄС) 2016/798 і Директиві 2007/59 / ЕС. Його дії в цій якості повинні включати, зокрема:

(а) розробку і підтримку специфікацій реєстрів;

(б) координації розробок, стосовно реєстрів, в державах-членах;

(в) надання рекомендацій по реєстрах відповідним зацікавленим сторонам;

(г) надавати рекомендації Комісії, що стосуються поліпшення існуючих реєстрів, в тому числі в разі необхідності спрощення та видалення надлишкової інформації, а також будь-яка необхідність створення нових, за умови аналізу витрат і вигод.

3. Агентство створює такі документи і реєстри, передбачені в Директиві (ЄС) 2016/797 і Директиві (ЄС) 2016/798 у відкритому доступі:
- (а) декларації "ЄС" контролю підсистем;
  - (б) декларації "ЄС" відповідності сумісності складових частин і декларації «ЄС» про придатність використання сумісності складових частин;
  - (в) ліцензії, видані відповідно до статті 24 (8) Директиви 2012/34 / ЄС Європейського парламенту та Ради <sup>(21)</sup>;
  - (г) єдині сертифікати безпеки, видані відповідно до статті 10 Директиви (ЄС) 2016/798;
  - (г) звіти з перевірки, відправлені до Агентства відповідно до статті 24 Директиви (ЄС) 2016/798;
  - (д) національні правила, повідомлені Комісії відповідно до статті 8 Директиви (ЄС) 2016/798 і статтею 14 Директиви (ЄС) 2016/797;
  - (е) реєстри транспортного засобу, зазначеного в статті 47 Директиви (ЄС) 2016/797, в тому числі за допомогою посилання на відповідні національні реєстри;
  - (є) реєстри інфраструктури, в тому числі за допомогою посилання на відповідні національні реєстри;
  - (ж) реєстри, що відносяться до підприємств, відповідальних за технічне обслуговування та їх органів з сертифікації;
  - (з) Європейський реєстр авторизованих типів транспортних засобів відповідно до статті 48 Директиви (ЄС) 2016/797;
  - (и) реєстр запитів на зміни і планованих змін в специфікації ERTMS, відповідно до статті 28 (2) цих Правил;
  - (і) реєстр запитів на зміни і плановані зміни в ТСПІ для телепатичних прикладних програм для пасажирів ('ТПП') і телематичних програм для вантажів ('ТПВ'), відповідно до статті 23 (2) цих Правил;
  - (ї) реєстр маркування транспортних засобів власника зберігається Агентством у відповідності з ТСПІ з експлуатації і управлінню дорожнім рухом;
  - (й) звіти якості, видані відповідно до статті 28 (2) Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту і Ради <sup>(22)</sup>.

4. Практичні механізми для відправки документів, зазначених в пункті 3, повинні бути обговорені і узгоджені Комісією та державами-членами на основі проекту, підготовленого Агентством.

5. Коли документи, зазначені в пункті 3 направляються відповідні органи можуть вказати, які документи не повинні бути відкриті для громадськості з міркувань безпеки.

6. Національні органи, відповідальні за видачу ліцензій, зазначених у пункті (в) пункту 3 цієї статті, повідомляють Агентство про кожне окреме рішення про видачу, відновлення, зміну або скасування цих ліцензій, відповідно до Директиви 2012/34 / ЄС.

Національний орган безпеки, відповідальний за видачу єдиних сертифікатів безпеки, зазначених в пункті (г) пункту 3 цієї статті, повідомляє Агентство, відповідно до статті 10 (16) Директиви (ЄС) 2016/798, про кожне окреме рішення про видачу, продовження, зміни, обмеження або скасування цих сертифікатів.

7. Агентство може включати будь-який офіційний документ або посилання, які мають відношення до цілей цих Правил в публічну базу даних, з урахуванням чинного законодавства Союзу про захист даних.



## **Співробітництво національних органів безпеки, слідчих органів і представницьких органів**

1. Агентство забезпечує взаємозв'язок національних органів безпеки, зазначених у статті 16 Директиви (ЄС) 2016/798. Агентство забезпечує зв'язок з секретаріатом.
2. Агентство надає підтримку слідчим органам відповідно до статті 22 (7) Директиви (ЄС) 2016/798. З метою сприяння співробітництву між слідчими органами, Агентство повідомляє секретаріат, який повинен бути організований окремо від функцій в рамках Агентства, стосовно сертифікації безпеки залізничних підприємств та дозволів для розміщення транспортних засобів на ринку.
3. Цілями співробітництва між органами, зазначеними в пунктах 1 і 2 повинні бути, зокрема:
  - (а) обмін інформацією, що стосується безпеки на залізничному транспорті та здатності до взаємодії;
  - (б) просування належної практики і поширення відповідних знань;
  - (в) надання Агентству даних про безпеку на залізничному транспорті, зокрема, дані, які стосуються CSI.

Агентство повинно сприяти співробітництву між національними органами безпеки і національними слідчими органами, зокрема шляхом проведення спільних засідань.

4. Агентство може створити мережу представницьких органів від залізничного сектора, чинного на рівні Союзу. Перелік цих органів повинні бути визначені Комісією. Агентство може встановити мережу з секретаріатом. Завдання мережі повинні бути, зокрема:
  - (а) обмін інформацією, що стосується безпеки залізничного та здатності до взаємодії;
  - (б) просування належної практики і поширення відповідних знань;
  - (в) надання Агентству даних про безпеку залізничному транспорті та функціональної сумісності.

5. Мережі та органи, зазначені в пунктах 1, 2 і 4 цієї статті, можуть висловити свої зауваження щодо проектів, згаданих в статті 10 (2).

6. Агентство може створювати інші мережі з органами або органами, які несуть відповідальність за частину залізничної системи Союзу.

7. Комісія може приймати участь в засіданнях мереж, зазначених у цій статті.

### *Стаття 39*

## **Комунікація і поширення інформації**

Агентство направляє і поширює відповідним зацікавленим сторонам інформацію, що стосується структури Союзу залізничного права, розробки стандартів і керівних вказівок, у відповідності з доречністю інформації та планів розповсюдження, прийнятих Правлінням на основі проекту, підготовленого Агентством. Ці плани, засновані на аналізі потреб, повинні регулярно оновлюватися Правлінням.

## Стаття 40

### Дослідження і просування інновацій

1. Агентство повинно вносити пропозиції, на прохання Комісії або за власною ініціативою за умови дотримання процедури, передбаченої в статті 52 (4), для залізничної науково-дослідницької діяльності на рівні Союзу, в тому числі шляхом надання підтримки відповідних служб Комісії та представницьких органів. Такі пропозиції повинні бути без шкоди для іншої дослідницької діяльності на рівні Союзу.
2. Комісія може доручити Агентству завдання сприяння інноваціям, спрямованим на підвищення безпеки залізниці і здатності до взаємодії, зокрема, використання нових інформаційних технологій, інформації за розкладом і систем виявлення та відстеження.

## Стаття 41

### Допомога Комісії

Агентство на запит Комісії, допомагає Комісії у імплементації з законодавством Союзу, спрямовані на підвищення рівня експлуатаційної сумісності залізничних систем і при розробці загального підходу до забезпечення безпеки на залізничній системі Союзу. Така допомога може включати в себе надання технічних консультацій у вирішенні питань, що потребують спеціальних знань і збір інформації через мережі, згаданих в статті 38.

## Стаття 42

### Допомога при оцінці залізничних проектів

Без шкоди для відступів, передбачених статтею 7 Директиви (ЄС) 2016/797, Агентство, на прохання Комісії, розглядає, з точки зору залізничної безпеки та інтероперабельності, будь-який проект за участю проектування, будівництва, оновлення або модернізації будь-якої підсистеми, у відношенні якого було подано заяву про фінансову підтримку Союзу. Термін повинен бути узгоджений з Комісією та не може перевищувати 2 місяці, беручи до уваги важливість проекту та ресурси, Агентство повинно надати висновок щодо відповідності проекту з відповідними нормами залізничної безпеки і функціональну сумісність.

## Стаття 43

### Допомога державам-членам, країнам-кандидатам та зацікавленим сторонам

1. На прохання Комісії, держав-членів, країн-кандидатів або мереж, зазначених у статті 38, Агентство бере участь у підготовці кадрів та інших відповідних заходів, що стосуються застосування і роз'яснення залізничної безпеки та сумісності законодавства і пов'язаних з ними продуктів Агентства такі як реєстри, посібників з питань виконання і рекомендацій.
2. Характер і масштаби діяльності, зазначені у пункті 1, включаючи можливий вплив на ресурси, приймаються Правлінням і включені в програмному документів Агентства. Витрати на таку допомогу, несе запитувана сторона, якщо інше не обумовлено.

## Стаття 44

### Міжнародні зв'язки

1. У тій мірі, наскільки це необхідно для досягнення цілей, викладених в цих Правилах, і без шкоди для відповідної компетенції держав-членів, інститутів Союзу та Європейської служби зовнішніх дій, Агентство може посилити координацію з міжнародних організацій на основі укладених договорів і розвивати контакти і укласти адміністративні домовленості з контролюючими органами, міжнародними організаціями та адміністраціями третіх країн, компетентних в питаннях, які охоплюються діяльністю Агентства, з тим щоб йти в ногу з науково-технічними розробками і забезпечити просування законодавства і стандартів залізничного Союзу.
2. Заходи, згадані в пункті 1, не створюють правові зобов'язання, покладені на Союзу та його держав-членів, і вони не будуть перешкоджати державам-членам і їх компетентним органам у можливість укладення двосторонніх або багатосторонніх домовленостей з контролюючими органами, міжнародними організаціями та адміністраціями третіх країн, згадані в пункті 1. Такі двосторонні або багатосторонні угоди і співпраця повинні бути предметом попереднього обговорення з Комісією і періодичної звітності до нього. Правління повинно бути належним чином проінформовано про ці двосторонні або багатосторонні угоди.
3. Правління приймає стратегію відносин з третіми країнами або міжнародними організаціями з питань, в яких Агентство є компетентним. Ця стратегія повинна бути включена в програмному документі Агентства, із зазначенням відповідних ресурсів.

#### *Стаття 45*

### **Координація щодо запасних частин**

Агентство має сприяти встановленню стандартизованих потенційних взаємозамінних запасних частин, включаючи основні інтерфейси для таких запасних частин. З цією метою Агентство може створити робочу групу для координації діяльності відповідних зацікавлених сторін і можа встановити контакти з європейськими органами стандартизації. Агентство повинно надавати відповідні рекомендації Комісії.

#### **глава 9**

### **ОРГАНІЗАЦІЯ АГЕНТСТВА**

#### *Стаття 46*

### **Адміністративна структура та структура управління**

Адміністративна та управлінська структури Агентства включають:

- (а) Орган управління, який здійснює функції, викладені в статті 51;
- (б) Виконавча рада, яка здійснює функції, викладені в статті 53;
- (в) Виконавчий директор, який буде виконувати обов'язки, викладені в статті 54;
- (г) один або кілька органів з апеляції, які здійснюють повноваження, викладені в статтях 58 до 62 років.

#### *Стаття 47*

### **Склад Правління**

1. Правління має складатися з одного представника від кожної держави-члена та двох представників Комісії, всі з правом голосу.

Правління має також включати в себе шість представників, без права голосу, що представляють, на європейському рівні, такі зацікавлені сторони:

- (а) залізничні підприємства;
- (б) керуючих інфраструктурою;
- (в) залізничної галузі;
- (г) профспілкові організації;
- (г) пасажирів;
- (д) вантажовідправників.

Для кожного з цих зацікавлених сторін, Комісія призначає представника і його заступника зі списку, що складається з чотирьох імен, представлених відповідними європейськими організаціями.

2. Члени Ради і їх заступники призначаються в світлі їх знань основної діяльності Агентства, з урахуванням відповідних управлінських, адміністративних і бюджетних навичок. Всі сторони повинні докладати зусилля з обмеження обігу своїх представників в Правлінні, з тим щоб забезпечити безперервність роботи Правління Товариства. Всі сторони повинні прагнути до досягнення збалансованого гендерного представництва в Правлінні.

3. Держави-члени та Комісія призначає членів Правління та їх відповідних заступників, які повинні замінити членів в їх відсутність.

4. Термін повноважень членів Ради становить 4 роки і може бути продовжено.

5. У разі необхідності, встановлюється участь представників третіх країн, а також умови такої участі в заходах, зазначених у статті 75.

#### *Стаття 48*

### **Голова Правління**

1. Правління обирає більшістю в дві третини голосів членів, що мають право голосу, голову з числа представників держав-членів і заступника голови з числа своїх членів.

Заступник голови повинен замінити голову в разі коли голова не в змозі бути присутнім для виконання своїх обов'язків.

2. Термін повноважень голови і заступника голови 4 роки і може бути продовжений один раз. Проте, якщо їх членство в Правлінні закінчується в будь-який час протягом терміну їх повноважень, термін їх повноважень автоматично закінчується також цієї дати.

#### *Стаття 49*

### **Зустрічі**

1. Засідання Правління повинні проводитися відповідно до правил процедури і скликаються його головою. Виконавчий директор Агентства бере участь в засіданнях, за винятком випадків, коли його участь може привести до конфлікту інтересів, відповідно до рішення голови, або коли Правління має прийняти рішення, що стосується статті 70, відповідно до пункт (ж), статті 51 (1).

Правління може запросити будь-яку особу, чия думка може представляти інтерес для конкретних пунктів порядку денного, для участі в своїх засіданнях в якості спостерігача.

2. Правління збирається не рідше одного разу на рік. Воно збирається також за ініціативою голови або на прохання Комісії, з більшості його членів, або однієї третини представників держав-членів в Раді.

3. Коли виникає питання про конфіденційність або конфлікт інтересів, Правління може прийняти рішення розглянути конкретні пункти свого порядку денного без присутності зацікавлених членів. Це не впливає на право держав-членів і Комісії бути представленими заступником або іншою особою. Докладні правила застосування цього положення повинні бути викладені в правилах процедури Правління.

### *Стаття 50*

## **Голосування**

Якщо не вказано інше в цих Правилах, Правління приймає свої рішення абсолютною більшістю голосів його членів, що мають право голосу. Кожен учасник, який має право брати участь в голосуванні має один голос.

### *Стаття 51*

## **Функції Правління**

1. Для того, щоб гарантувати, що Агентство виконує свої завдання, Правління має:
  - (а) затвердити річний звіт про діяльність Агентства за попередній рік, відправити його по 1 липня в Європейський парламент, Рада, Комісія та Суд аудиторів, і оприлюднить його;
  - (б) приймати щороку, двома третинами голосів своїх членів, що мають право голосу, програмний документ Агентства після отримання висновку Комісії та відповідно до статті 52;
  - (в) прийняти більшістю в дві третини голосів своїх членів, що мають право голосу, річний бюджет Агентства і здійснити інші функції щодо бюджету Агентства, відповідно до положень глави 10;
  - (г) встановити порядок прийняття рішень Виконавчим директором;
  - (г) прийняти політику, методи і процедури щодо відвідувань, ревізій і перевірок відповідно до статей 11, 33 і 34 працюючих;
  - (д) встановити свої правила процедури;
  - (е) приймати і оновлювати плани комунікації і поширення інформації, про які йдеться в статті 39;
  - (є) за умови дотримання пункту 2, завдань, покладених на співробітників Агентства, повноважень, передбачених Положенням про персонал посадових осіб Європейського Союзу та умови найму інших службовців Союзу («Положення про персонал» і «Умови Працевлаштування інших службовців»), встановлених у Регламенті (ЄЕС, Євратом, ЄОБС) № 259/68 (1) на компетентний орган і на орган, уповноважений укладати трудові договори;
  - (ж) належним чином приймати обґрунтовані рішення щодо відмови в імунітеті відповідно до статті 17 Протоколу № 7 про привілеї та імунітети Європейського Союзу;
  - (з) надати Комісії, за згодою, правила реалізації Положень про персонал і умови найму інших службовців, якщо вони відрізняються від тих, які прийняті Комісією, відповідно до процедури, передбаченої в статті 110 Положень про персонал ;
  - (і) призначити Виконавчого директора і, в разі необхідності, продовжити його або її термін повноважень або звільнити його або її з офісу, двома третинами голосів своїх членів, що мають право голосу, відповідно до статті 68;
  - (ї) призначити членів Виконавчої ради, двома третинами голосів своїх членів, що мають право голосу, відповідно до статті 53;
  - (й) прийняти мандат для задач Виконавчої ради, згаданих в статті 53;
  - (к) приймати рішення, що стосуються заходів, що згадуються в статті 75 (2);

- (л) призначити і звільнити членів рад Апеляційного органу більшістю в дві третини голосів своїх членів, що мають право голосу, відповідно до статті 55 та статтею 56 (4);
- (м) прийняти рішення, яке встановлює правила про відрядження в Агентство національних експертів, відповідно до статті 69;
- (н) прийняти стратегію по боротьбі з шахрайством, пропорційну ризикам шахрайства, з урахуванням аналізу витрат і вигод заходів, які повинні бути впроваджені;
- (о) забезпечити прийняття належних заходів у зв'язку з висновками і рекомендаціями, що походять з досліджень Європейської організації по боротьбі з шахрайством (OLAF) і різних доповідей та оцінок внутрішнього або зовнішнього аудиту, перевірки того, що відповідні заходи вживаються Виконавчим директором;
- (п) прийняти правила щодо запобігання та врегулювання конфліктів інтересів стосовно членів Правління та апеляційних рад а також учасників робочих груп і груп, згаданих у статті 5 (2) і інших співробітників не освітлених в Положенні про персонал. Такі правила повинні включати положення, що стосуються заяв про зацікавленість і, в разі необхідності, після закінчення трудової діяльності;
- (р) прийняти керівні принципи і перелік основних елементів, які будуть включені в угоди про співпрацю, які будуть укладені між Агентством і національними органами безпеки, беручи до уваги положення статті 76;
- (с) прийняти рамкову модель фінансового розподілу внесків і зборів, що підлягають сплаті заявниками, як зазначено в статті 76 (2), для цілей статей 14, 20 і 21;
- (т) встановити порядок взаємодії Агентства і його співробітників в національних судових розглядах;
- (у) приймати правила процедури робочих груп і груп, і масштабів, пов'язаних з дорожніми витратами і добовими своїх членів, як зазначено в статті 5 (5) і (9);
- (ф) призначати спостерігача з числа своїх членів дотримуватися процедури відбору, застосоване комісією для призначення Виконавчого директора;
- (х) прийняти відповідні правила для здійснення Правил № 1 (<sup>24</sup>), відповідно до правил голосування, визначених у статті 74 (1).

2. Правління приймає, відповідно до процедури, передбаченої в статті 110 Положень про персонал, рішення в застосуванні статті 2 (1) Положення про персонал і статті 6 Умов найму на роботу інших службовців, делегування відповідних повноваження компетентного органу Виконавчому директору та встановлює умови, при яких делегування повноважень може бути призупинено. Виконавчий директор повинен бути уповноважений делегувати ці повноваження. Виконавчий директор інформує Правління щодо таких делегувань.

При застосуванні першого підпункту, де виняткові обставини того вимагають, Правління може, шляхом прийняття рішення, тимчасово призупинити делегування призначення владних повноважень Виконавчому директору і ті що були делеговані ним і здійснювались ним самостійно або були делеговані їх одному з його членів або співробітнику, крім виконавчого директора. Делегат повинен звітувати перед Правлінням при здійсненні такої делегації.

## Стаття 52

### Документ Програмування

1. Правління приймає документ програмування, що містить річні і багаторічні програми по 30 листопада кожного року, беручи до уваги думку Комісії, і надсилає його державам-членам, Європейському Парламенту, Раді та Комісії і до мереж, згаданих у статті 38.

Розробка Щорічної програма повинна бути покладена на дії, які Агентство повинно виконати протягом наступного року.

Правління встановлює відповідні процедури, які повинні застосовуватися для прийняття документа програмування, в тому числі для консультацій з відповідними зацікавленими сторонами.

2. Документ програмування повинен стати остаточним після остаточного прийняття загального бюджету Союзу і, в разі необхідності, повинен бути відповідним чином скоригований.

Якщо протягом 15 днів з дати прийняття документа програмування, Комісія висловлює свою незгоду з таким документом, Правління має переглянути програму і прийняти її, з поправками, в разі необхідності, протягом 2-х місяців, у другому читанні або в дві третини голосів своїх членів, що мають право голосу, в тому числі всіх представників Комісії, або одностайності представників держав-членів.

3. Річна програма роботи Агентства повинна визначити цілі кожного виду діяльності. Як правило, кожна діяльність повинна бути чітко ув'язана з бюджетними і людськими ресурсами, необхідними для її здійснення відповідно до принципів бюджетування та управлінської діяльності на основі і процедури ранньої оцінки впливу, передбачених в статті 8 (2),

4. Правління, у разі необхідності, вносить поправки до прийнятого програмного документа, коли нове завдання покладено на Агентство. Включення такого нового завдання підлягає аналізу наслідків людських і бюджетних ресурсів відповідно до статті 8 (2), і може мати місце за умови прийняття рішення про перенесення інших завдань.

5. Багаторічна програма роботи Агентства встановлює загальне стратегічне програмування, включаючи цілі, очікувані результати та показники ефективності. Крім того, слід вказати програмування ресурсів, в тому числі багаторічному бюджету і персоналу. Європейським парламентом проводяться консультації за проектом багаторічної програми роботи.

Програмування ресурсів повинно оновлюватися щороку. Стратегічне програмування повинно оновлюватися в міру необхідності, зокрема для вирішення підсумків оцінки і огляду, згаданого в статті 82.

### *Стаття 53*

#### **Виконавча рада**

1. Правління має сприяти Виконавчій раді.

2. Виконавча рада готує рішення, які будуть прийняті Правлінням. У разі необхідності, на підставі терміновості, вона приймає певні попередні рішення від імені Правління, зокрема, з адміністративних і бюджетних питань, за умови мандата, отриманого від Правління.

Разом з Правлінням, Виконавча рада має забезпечити належні наступні заходи в зв'язку з висновками і рекомендаціями, що випливають з досліджень OLAF і різних звітів про внутрішню чи зовнішню ревізії і оцінки, в тому числі за допомогою відповідних дій Виконавчого директора.

Без шкоди для обов'язків виконавчого директора, як це передбачено в статті 54, Виконавча рада має допомагати і консультувати виконавчого директора у виконанні рішень Правління, з метою посилення контролю за адміністративною і бюджетною управлінням.

3. Виконавча рада складається з наступних членів:

- (а) голова Правління;
- (б) четверо інших представників держав-членів Правління;
- (в) один з представників Комісії з Правління.

Голова Правління повинен діяти в якості голови Виконавчої ради.

Чотири представники держав-членів та їхніх заступників, призначаються Правлінням на підставі їх відповідної компетенції та досвіду. При призначенні їх, Правління має бути спрямоване на досягнення збалансованого гендерного представництва у Виконавчій раді.

4. Термін повноважень членів Виконавчої ради повинні бути такими ж, як і у членів Правління, якщо Правління не вирішить, що він повинен бути коротше.

5. Виконавча рада має збиратися не рідше одного разу кожні 3 місяці і, де це можливо, не менше ніж за 2 тижні до початку засідання Правління. Голова Виконавчої ради скликає додаткові засідання на прохання своїх членів або Правління.

6. Правління встановлює правила процедури Виконавчої ради, воно повинно бути періодично поінформовано про роботу Виконавчої ради, і повинно мати доступ до своїх документів.

### Стаття 54

#### Обов'язки виконавчого директора

1. Агентство має управлятися виконавчим директором, який повинен бути повністю незалежний у виконанні своїх обов'язків. Виконавчий директор несе відповідальність перед Правлінням за його або її діяльності.

2. Без шкоди для повноважень Комісії, Правління або Виконавчої ради, виконавчий директор не може запитувати або приймати вказівки будь-якого уряду або будь-якого іншого органу.

3. На прохання Європейського парламенту чи Ради, виконавчий директор звітує про виконання своїх обов'язків відповідній установі.

4. Виконавчий директор є законним представником Агентства і приймає рішення, рекомендації, думки і інші офіційні акти Агентства.

5. Виконавчий директор несе відповідальність за адміністративне управління Агентства і для виконання завдань, покладених на нього цим Положенням. Зокрема, Виконавчий директор несе відповідальність за:

- (а) адміністрація Агентства день у день;
- (б) реалізацію рішень, прийнятих Правлінням;
- (в) підготовку документа програмування і представити його на розгляд Правління після консультації з Комісією;
- (г) реалізацію документа програмування і, наскільки це можливо, надавати відповідь на прохання з боку Комісії про надання допомоги по відношенню до завдань Агентства відповідно до цього Положення;
- (г) готує зведений річний звіт про діяльність Агентства, в тому числі заяви про дозвіл посадової особи про те, чи має він або вона розумні гарантії у відповідності з пунктом (б) статті 47 (1) делегованих Регламенту (ЄС) № 1271/2013 та пункт (а) статті 51 (1) цих Правил, і представити його на розгляд Правління для оцінки та прийняття;
- (д) вжиття необхідних заходів, зокрема, видачу внутрішніх адміністративних інструкцій і видання наказів, щоб гарантувати, що Агентство здійснює свою діяльність відповідно до цього Положення;
- (е) приймати необхідні заходи, зокрема, видання внутрішніх адміністративних інструкцій і публікації замовлень, щоб гарантувати, що агентство діє у відповідності з цим Положенням;
- (є) підготовку на щорічній основі проекту загального звіту на основі систем моніторингу та оцінки, зазначених у пункті (е), і представити його на розгляд Правління;
- (ж) готує проект заяви Агентства з оцінки доходів і витрат Агентства відповідно до статті 64 та виконання бюджету відповідно до статті 65;
- (з) вживає необхідних заходів, щоб стежити за роботою мережі національних органів безпеки, слідчих органів і представницьких органів, зазначених у статті 38;



- (і) підготувати план дій для подальшої діяльності за висновками звітів внутрішніх або зовнішніх перевірок і оцінок, а також досліджень OLAF, і звітність про прогрес раз в два роки Комісії та регулярно Правлінню;
- (ї) захисту фінансових інтересів Союзу шляхом застосування заходів щодо запобігання шахрайства, корупції та будь-яких інших незаконних дій, шляхом ефективних перевірок і, в разі виявлених порушень, шляхом повернення сум помилково сплачених та, при необхідності, шляхом введення ефективних, адекватних та стримуючих адміністративних та фінансових санкцій;
- (й) готує стратегію Агентства по боротьбі з шахрайством і представляє її на розгляд Правління на затвердження;
- (к) підготовки проекту фінансового регулювання Агентства для прийняття Правлінням відповідно до статті 66, а також з правилами його впровадження;
- (л) заключення від імені Агентства угод про співпрацю з національними органами з безпеки відповідно до статті 76.

### Стаття 55

#### Створення і склад рад Апеляційного органу

1. За рішенням Правління, Агентство встановлює один або більше апеляційних органів, які повинні бути відповідальними за апеляції і арбітражні процедури, зазначені у статтях 58 і 61.
2. Кожена Апеляційна рада складається з голови і двох інших членів. Вони повинні мати заступників, щоб представляти їх в їх відсутність, або коли виникають будь-які конфлікти інтересів.
3. Рішення про створення і склад Апеляційних рад повинно бути прийнято для кожного конкретного випадку. З іншого боку, Апеляційна рада може бути створена як постійний орган протягом не більше 4-х років. В обох випадках застосовується наступна процедура:
  - (а) Комісія повинна скласти список кваліфікованих експертів на основі відповідної компетенції і досвіду, і після відкритої процедури відбору;
  - (б) Правління призначає голову, інших членів та їх заступників зі списку, згаданого в пункті (а). У разі, якщо Апеляційну раду не створено як постійний орган, Правління приймає до уваги характер і зміст скарги або арбітражу, а також щоб уникнути будь-якого конфлікту інтересів відповідно до статті 57.
4. У разі, якщо Апеляційна рада вважає, що характер оскарження цього вимагає, вона може просити Правління призначити двох додаткових членів та їхніх заступників зі списку, зазначеного в пункті (а) пункту 3.
5. За пропозицією Агентства, і після консультацій з Правлінням, Комісія встановлює правила процедури Апеляційної ради, включаючи голосування правила процедури подачі апеляції і умови відшкодування витрат їх членів. Ці виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 81 (3).
6. Апеляційні органи можуть запитати думку експертів з відповідних держав-членів, зокрема, з метою уточнення національного законодавства, на початковій стадії вивчення процедури.

### Стаття 56

#### Члени рад Апеляційних органів

1. У разі постійної Апеляційної ради, термін повноважень її членів та їх заступників має бути обмежений до 4 років і може бути продовжений один раз. В інших випадках, термін повноважень повинен бути обмежений термін оскарження або арбітражу.

2. Члени Апеляційних рад повинні бути незалежні від усіх сторін, що беруть участь в апеляції або арбітражу і не можуть виконувати будь-які інші обов'язки в рамках Агентства. У своїх обговореннях та рішень вони не повинні бути зв'язані ніякими інструкціями і повинні бути вільні від будь-якого конфлікту інтересів.
3. Члени Апеляційних рад не повинні бути частиною персоналу Агентства і повинні отримувати винагороду за їх фактичної участі в розгляді тієї чи іншої скарги або арбітражу.
4. Члени Апеляційних рад не може бути усунені з посади протягом терміну їх повноважень, якщо немає серйозних підстав для такого видалення і Правління приймає рішення з цього питання.
5. Члени Апеляційних рад не можуть бути вилучені зі списку кваліфікованих експертів, протягом терміну їх повноважень, якщо немає серйозних підстав для такого видалення і Комісія приймає рішення з цього питання.

### *Стаття 57*

#### **Винятки і заперечення**

1. Члени Апеляційних рад не можуть брати участь в будь-якій апеляції або арбітражного розгляду, якщо вони мають будь-який особистий інтерес до справи, якщо вони раніше брали участь в якості представників однієї зі сторін в судовому процесі, або якщо вони брали участь у прийнятті рішення про апеляцію.
2. У разі, якщо член Апеляційної ради вважає, що він не підходить для нього або будь-якого іншого члена, щоб взяти участь в будь-якій апеляції або арбітражному розгляду, ні за однією з підстав, зазначених у пункті 1, або з якоїсь іншої причини, то член інформує Апеляційну раду, яка приймає рішення про виключення відповідної особи на основі правил, прийнятих Правлінням відповідно до пункту (п) статті 51 (1).
3. Будь-яка сторона апеляційного або арбітражного розгляду можуть заперечити, відповідно до правил процедури, встановленими відповідно до статті 55 (5), до будь-якого члену Апеляційної ради за допомогою однієї з підстав, зазначених у пункті 1 цієї статті, або, якщо цей член підозрюється в необ'єктивності. Ніяке заперечення не може бути засноване на громадянстві відповідного члена.
4. Заперечення відповідно до пункту 3, має бути допустимим тільки, якщо воно зроблено до початку розгляду в Апеляційній раді, або якщо відомості, що становлять підстави для заперечення стають відомими після судового розгляду, в установлені терміни закладені в правила процедури Апеляційної ради. Зацікавлений член Апеляційної ради повинен бути повідомлений про заперечення та повинно бути вказано, чи він або вона погоджується бути виключені. Якщо він або вона не погоджується, апеляційна комісія приймає рішення протягом строків, передбачених правилами процедури або, якщо немає відповіді, після закінчення строку, встановленого для видачі відповіді.
5. Апеляційна рада приймає рішення щодо дій, які повинні бути прийняті у випадках, зазначених у пунктах 2, 3 і 4 без участі члена. Для прийняття такого рішення зазначений член повинен бути замінений на Апеляційній раді його або її заступником. Правління повинно бути проінформоване про рішення, прийняті Апеляційною радою.

### *Стаття 58*

#### **Оскарження рішень і бездіяльності**

1. Апеляція може постати перед Апеляційною радою проти рішення, прийнятого Агентством відповідно до статей 14, 20, 21 і 22 або якщо Агентство не в змозі діяти в передбачені терміни, після завершення перегляду забезпечувальної згаданого в статті 60.

2. Скарга подана відповідно до пункту 1 цієї статті не мають при зупиняючої дії. Проте, на прохання сторін, Апеляційна рада може прийняти рішення про те, що звернення до апеляції, щоб має призупиняючу дію, якщо він вважає, що обставини, такі як вплив на безпеку, тому дозволяють. В такому випадку, Апеляційна рада повинна представити заяву про причини свого рішення.

### *Стаття 59*

#### **Особи, які мають право на апеляцію, термін і форму**

1. Будь-яка фізична або юридична особа може оскаржити рішення Агентства на ім'я цієї особи, або прямого і індивідуального ставлення до цієї людини, відповідно до статей 14, 20 і 21, або якщо агентство не в змозі діяти в рамках прийняттого ліміту часу.
2. Апеляційна скарга разом із заявою обґрунтування, повинна бути подана в письмовій формі у відповідності з правилами процедури, згаданої у статті 55 (5) протягом 2 місяців з моменту повідомлення про захід відповідній особі, або, якщо людину не повідомлено про цю міру, протягом 2 місяців з дня, коли він прийшов до ознайомлення цій людині. Апеляції з приводу бездіяльності має бути подано в Агентство в письмовій формі протягом 2-х місяців після закінчення терміну, встановленого у відповідній статті.

### *Стаття 60*

#### **Проміжна ревізія**

1. Якщо Агентство розглядає звернення прийнятним і обґрунтованим, воно повинно виправити рішення або бездіяльність, згадане в статті 58 (1). Ця вимога не застосовується, коли рішення оскарження зачіпає інші сторони, що беруть участь в апеляційному провадженні.
2. Якщо рішення не буде усунено протягом 1 місяця після отримання скарги, Агентство повинно негайно вирішити, чи слід припинити дію свого рішення і направляє звернення до однієї з плат Апеляційної ради.

### *Стаття 61*

#### **Арбітражна процедура**

У разі розбіжностей між Агентством і національним органом безпеки або органами відповідно до статті 21 (7) і статтею 24 Директиви (ЄС) 2016/797 і статтею 10 (7) і статті 17 (5) і (6) директиви (ЄС) 2016/798, Апеляційна рада, призначена з даного питання повинна виступати в якості арбітра на вимогу національного органу безпеки або органів. В такому випадку, Апеляційна рада приймає рішення про те, щоб відстоювати позицію Агентства.

### *Стаття 62*

#### **Експертиза і рішення по апеляціях і арбітраж**

1. Апеляційна рада приймає рішення протягом 3-х місяців після апеляції про надання або відмову в цьому запиті. При розгляді апеляції або в якості арбітра, Апеляційний рада повинна діяти в терміни, що встановлені правилами її процедури. Вона повинна, у міру необхідності, запропонувати сторонам апеляційного провадження до файлу по справі?, в заданих тимчасових межах, відслідковуючи її повідомлення або про повідомлення від

інших сторін апеляційного провадження. Сторони апеляційного провадження мають право робити усні подання.

2. Що стосується арбітражу, Агентство ухвалює своє остаточне рішення у відповідності з процедурами, зазначеними в статті 21 (7) Директиви (ЄС) 2016/797 і стаття 10 (7) Директиви (ЄС) 2016/798.

3. У разі, якщо Апеляційна рада вважає, що підстави для апеляції обгрунтовані, вона повинна передати справу в Агентство. Агентство приймає своє остаточне рішення відповідно до висновків апеляційної ради і представляє заяву про причини цього рішення. Агентство приймає своє остаточне рішення відповідно до висновків апеляційної ради і представляє заяву про причини цього рішення. Агентство, відповідно, інформує сторони апеляційного провадження.

### *Стаття 63*

#### **Дії перед Судом Європейського Союзу**

1. Позови для анулювання рішень Агентства, прийнятих відповідно до Статей 14, 20 і 21, або для відмови діяти впродовж застосовних термінів, можуть бути подані перед Судом Європейського союзу тільки після того, як була вичерпана апеляційна процедура в Агентстві відповідно до Статті 58

2. Агентство вживає всіх необхідних заходів для виконання рішення суду Суду Європейського Союзу.

### **глава 10**

#### **ФІНАНСОВІ ПОЛОЖЕННЯ**

### *Стаття 64*

#### **Бюджет**

1. Оцінки всіх доходів і витрат Агентства мають бути підготовлені для кожного фінансового року, відповідного календарного року, і повинні бути встановлені в бюджеті Агентства.

2. Без збитку для інших ресурсів, доходи Агентства повинні складатися з:

(А) внесок Союзу і грантів від органів Союзу;

(Б) будь-який внесок з третіх країн, що беруть участь в роботі Агентства, як це передбачено в статті 75;

(С) розмір винагороди, виплаченої претендентів, а також власників, сертифікатів і дозволів, виданих Агентством відповідно до статей 14, 20 і 21;

(D) збори за публікації, професійна підготовка і будь-яких інших послуг, що надаються Агентством;

(Е) будь-які добровільні фінансові внески від держав-членів, третіх країн або інших осіб, за умови, такий внесок є прозорим, чітко визначені в бюджеті і не ставить під загрозу незалежність і неупередженість Агентства.

3. Витрати Агентства включають в себе персонал, адміністрування, інфраструктуру і операційні витрати.

4. Доходи і витрати повинні бути збалансовані.

5. Щороку Правління, на основі робочого документу, складеного Виконавчим директором відповідно до принципу бюджетування по видах діяльності, повинно створити звіт оцінок доходу і витрат для Агентства впродовж наступного фінансового року. Той звіт оцінок, які повинні включати чорновий план установи, має бути спрямований Правлінням Комісії до 31 січня найпізніше.

6. Затвердження кошторису повинне бути направлено Комісією в Європейський парламент і Раду разом з попереднім проектом загального бюджету Союзу.
7. На основі звіту оцінок Комісія повинна ввести в чорновий нарис загальної оцінки бюджету Союзу, які вона вважає за необхідне для плану установи і суми вкладу, який буде доданий до загального бюджету, який воно повинно помістити перед Європейським парламентом і Радою відповідно до Статті 314 TFEU, разом з описом і обґрунтуванням за будь-яку відмінність між звітом оцінки агентства і субсидією, що додається до загального бюджету.
8. Європейський парламент і Рада санкціонує асигнування за внесок в Агентстві. Європейський парламент і Рада ухвалює план установи для Агентства.
9. Бюджет ухвалюється Правлінням більшістю в дві третини голосів своїх членів, що мають право голосу.  
Бюджет Агентства стає остаточним після остаточного прийняття загального бюджету Союзу. Там, де це доречно, воно повинно бути відповідним чином скориговано.
10. Для будь-якого пов'язаного з власністю проекту, що може мати значні наслідки для бюджету Агентства, буде застосовуватися стаття 203 Регламенту (ЄС, Євроатом) № 966/2012 Європейського Парламенту та Ради (1).

### Стаття 65

#### Здійснення і контроль бюджету

1. Виконавчий директор повинен впровадити бюджет Агентства.
2. До 1 березня наступного кожного фінансового року, бухгалтер Агентства направляє попередні рахунки до бухгалтерського обліку співробітника Комісії спільно зі звітом про бюджетний і фінансовому управлінні за цей фінансовий рік. бухгалтер Комісії повинен консолідувати попередні рахунки установ і децентралізованих органів відповідно до статті 147 Регламенту (ЄС, Євроатом) № 966/2012.
3. До 31 березня наступного кожного фінансового року, бухгалтер Комісії направляє попередні рахунки Агентства по Рахунковій палаті, разом зі звітом про бюджетне і фінансове управління за цей фінансовий рік. Звіт про бюджетне і фінансове управління за фінансовий рік, також має бути направлено до Європейського Парламенту та Ради. Рахункова палата перевіряє ці рахунки відповідно до статті 287 TFEU. Вона публікує звіт про діяльність Агентства щороку.
4. Після отримання судом зауважень аудиторів за результатами попередніх рахунків Агентства, відповідно до статті 148 Регламенту (ЄС, Євроатом) № 966/2012, бухгалтерський працівник повинен скласти фінансові звіти Агентства. Виконавчий директор на власну думку повинен представити їх на розгляд Правління.
5. Правління має надати висновок про кінцевих рахунків Агентства.
6. Бухгалтерська посадова особа, на 1 липня після кожного фінансового року повинна направити підсумкові рахунки в Європейський парламент, Раду, Комісію та Суд аудиторів, разом з висновком Правління Товариства.
7. Остаточні рахунки Агентства повинні бути опубліковані.
8. Виконавчий директор надсилає в Рахункову палату відповідь на свої зауваження до 30 вересня після кожного фінансового року. Він або вона також направляє цю відповідь на розгляд Правління і Комісії
9. Виконавчий директор надає Європейському Парламенту на прохання останнього, всю інформацію, необхідну для безперешкодного застосування процедури вивантаження за фінансовий рік, про який йде мова, відповідно до статті 165 (3) Регламенту (ЄС, Євроатом) № 966 / 2012.

10. Європейський парламент, за рекомендацією Ради, що діє кваліфікованою більшістю, повинен до 15 травня року N + 2, дає розрядку Виконавчому директору щодо виконання бюджету за рік N.

### *Стаття 66*

## **Фінансові правила**

Фінансові правила, які застосовуються до Агентства, приймаються Правлінням після того, як консультувалися з Комісією. Вони не можуть відійти від делегованого Регламенту (ЄС) № 1271/2013, якщо такий відхід спеціально не потрібен для роботи Агентства та Комісія надала свою попередню згоду з ним.

### **глава 11**

## **СПІВРОБІТНИКИ**

### *Стаття 67*

## **Загальні положення**

1. Положення про персонал і умови найму інших службовців, а також правила, прийняті за згодою між інститутами Союзу щодо введення в дію цих Правил про персонал, застосовуються до співробітників Агентства.
2. Без шкоди для пункту (J) статті 51 (1) цих Правил, виконання правил, прийнятих Комісією для здійснення Положень про персонал і умови найму інших службовців, в тому числі загальних Правил щодо здійснення, повинні застосовуватися за аналогією Агентства, відповідно до статті 110 Положень про персонал.
3. Агентство приймає відповідні адміністративні заходи, зокрема, шляхом проведення навчальних та профілактичних стратегій, організує свої послуги таким чином, щоб уникнути будь-якого конфлікту інтересів.

### *Стаття 68*

## **Виконавчий директор**

1. Виконавчий директор повинен бути задіяний в якості тимчасового агента Агентства згідно з пунктом (а) статті 2 Умов зайнятості інших службовців.
2. Виконавчий директор призначається Правлінням на підставі заслуг, задокументовані адміністративні та управлінські навички, а також відповідні знання і досвід в транспортному секторі, зі списку, принаймні, трьох кандидатів, запропонованих комісією, після того, як відкрита і прозора процедура відбору, після опублікування оголошення про вакансії в *Офіційному журналі Європейського Союзу* і в інших місцях, в залежності від обставин. До прийняття рішення Правлінням ухвалюється, спостерігач, зазначений в пункті (х) статті 51 (1) який повинен розміщувати інформацію про процедуру.

Для цілей укладення договору про залучення Виконавчого директора, Агентство повинно бути представлено головою Правління.

До призначення на посаду, кандидат вибирається Правлінням може бути запропоновано зробити заяву перед компетентним комітетом Європейського парламенту і відповісти на питання, поставлені його членами.

3. Термін повноважень виконавчого директора має бути не менше 5 років. До кінця цього періоду, Комісія повинна провести оцінку виконання Виконавчим директором і майбутніх завдань і завдань Агентства.

4. Правління, діючи за пропозицією Комісії з урахуванням оцінки, зазначеної в пункті 3, може продовжити термін перебування на посаді Виконавчого директора один раз, не більше ніж на 5 років.

5. Правління інформує Європейський Парламент про свій намір продовжити термін повноважень виконавчого директора офісу. Протягом 1 місяця до будь-якого такого продовження, Виконавчому директору може бути запропоновано зробити заяву перед компетентним комітетом Європейського парламенту і відповісти на питання, поставлені його членами.

6. Виконавчий директор, термін повноважень якого був продовжений, не може брати участь в іншій процедурі відбору на ту саму посаду наступного такого продовження терміну повноважень.

7. Виконавчий директор може бути звільнений з посади лише за рішенням Правління, діючого на прохання Комісії або від однієї третини його членів.

#### *Стаття 69*

### **Другорядні національні експерти та інші співробітники**

Агентство може використовувати прикомандированих національних експертів або інших співробітників, які не зайняті Агентством відповідно до Положення про персонал і умови найму інших службовців.

Без шкоди для правил, викладених у відповідному рішенні Комісії про прикомандирування національних експертів, які застосовуються до Агентства, Правління приймає рішення, що встановлює правила з прикомандирування до Агентства національних експертів, в тому числі правила щодо запобігання і управління конфліктами інтересів і відповідних обмежень для випадків, в яких може бути підірвана незалежність і неупередженість національних експертів.

#### **глава 12**

### **ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

#### *Стаття 70*

### **Привілеї та імунітети**

Протокол № 7 про привілеї та імунітети Європейського союзу, застосовуються до Агентства та його співробітників.

#### *Стаття 71*

### **Угода про центральних установах і умовах експлуатації**

1. У разі, якщо необхідні заходи, що стосуються проживання, надаються для Агентства в приймаючій державі-члені і об'єктів, які будуть надаватися цією державою-членом разом з конкретними правилами, що застосовуються в цій державі-члені в Виконавчий директор, члени Правління, співробітники агентства і членів їх сімей ще не на місці або ще не передбачено в письмовій угоді, угоду між з і приймаючої держави-члена на всіх цих елементів повинен бути укладений відповідно до законному порядку приймає члена держави, і після схвалення Правління, але не пізніше 16 червня 2017 г. Це угода може прийняти форму угоди про штаб-квартиру.
2. Приймаюча держава-член забезпечує найкращі умови для забезпечення належного функціонування Агентства, включаючи багатомовні, Європейсько-орієнтованого навчання і відповідних транспортних сполучень.

### *Стаття 72*

#### **Відповідальність**

1. Договірні зобов'язання Агентства регулюються правом, яке застосовується до даного контракту.
2. Суд Європейського Союзу має юрисдикцію виносити рішення відповідно до арбітражного застереження, що міститься в контракті, укладеному Агентством.
3. У разі позадоговірної відповідальності, Агентство, відповідно до загальних принципів законодавства держав-членів, зробити хороший будь-які збитки, завдані його структурними підрозділами або його співробітниками при виконанні ними своїх обов'язків.
4. Суд Європейського Союзу має юрисдикцію у спорах, що стосуються компенсації за шкоду, про яку йдеться в пункті 3.
5. Особиста відповідальність своїх співробітників до Агентству регулюється положеннями, викладеними в Положенні про персонал або умов найму інших службовців, які можна застосувати до них.

### *Стаття 73*

#### **Співпраця з національними судовими органами**

У разі національних судових розглядів за участю Агентства через Агентство, яке здійснило свої завдання відповідно до статті 19 та статтею 21 (6) Директиви (ЄС) 2016/797 і 10 (6) Директиви (ЄС) 2016 / 798, Агентство і його співробітники будуть співпрацювати без невиправданої затримки з компетентними національними судовими органами. Відповідні процедури, які повинні застосовуватися в таких ситуаціях встановлюються Правлінням відповідно до пункту (v) статті 51 (1).

### *Стаття 74*

#### **мовні механізми**

1. Правило № 1 застосовується до Агентства. У разі необхідності, Правління приймає відповідні правила для здійснення цього регулювання. На прохання члена Правління, рішення з цього питання має бути прийняте одногосно.
2. Послуги перекладу, необхідні для функціонування Агентства повинні бути надані Центром перекладів для органів Європейського Союзу.

### *Стаття 75*



### Участь третіх країн в роботі Агентства

1. Без шкоди для статті 44, Агентство повинно бути відкритим для участі третіх країн, зокрема країн, що входять до сфери дії Європейської політики сусідства, країни політики розширення та ЄАВТ, які уклали угоди з Союзом, при яких зацікавлені країни мають прийняти та застосувати закони Союзу, або еквівалентні заходи на національному рівні, в галузі, яку охоплює це Положення, відповідно до процедури, викладеної в статті 218 TFEU.

2. Згідно з відповідними положеннями угод, зазначених у пункті 1, повинні вживатися заходи між Агентством та відповідними третіми країнами, в яких викладаються докладні правила участі цих третіх країн в роботі Агентства, зокрема, характер і ступінь такої участі. Ці заходи повинні включати в себе положення, що стосуються фінансових внесків і персоналу. Вони можуть передбачати представництво третіх країн, без права голосу, на Правлінні.

Агентство підписує угоди після отримання згоди Комісії та Правління.

### Стаття 76

#### Співпраця з національними органами та органами

1. Агентство і національні органи безпеки повинні укласти угоди про співробітництво в зв'язку зі здійсненням статей 14, 20 і 21, беручи до уваги пункт (г) статті 51 (1).

2. Договори про співпрацю можуть бути конкретні або рамкові угоди, а також може включати в себе один або кілька національних органів безпеки. Вони повинні містити певний опис завдань і умов для результатів, строків, які застосовують їх доставки, а також визначає порядок, в якому збори, що підлягають оплаті претенденти повинні бути розподілені, як між Агентством і національними органами з безпеки. Такий розподіл враховує рамкову модель, зазначену в пункті (і) статті 51 (1).

3. Договори про співпрацю можуть також включати в себе конкретні механізми співпраці в разі мереж, які потребують спеціальних знань за географічними або історичними причинами, з метою скорочення адміністративного тягаря і витрат на заявника. Там, де такі мережі ізольовані від решти залізничної системи Союзу, такі конкретні механізми співпраці можуть включати в себе можливість укладення контрактів завдань відповідним органам національної безпеки, коли це необхідно для того, щоб забезпечити ефективну і пропорційний розподіл ресурсів.

4. У випадку тих держав-членів, чії залізничні мережі мають ширину колії, яка відрізняється від основної мережі залізниць в рамках Союзу і частка є ідентичними технічним і експлуатаційним вимогам з сусідніми третіми країнами, угода багатостороннього співробітництва має охоплювати всі національні органи з безпеки це стосується, в тих державах-членах, як це передбачено в статті 21 (15) Директиви (ЄС) 2016/797 і статті 11 (3) Директиви (ЄС) 2016/798.

5. Договори про співпрацю повинні бути на місці до того, як Агентство виконує свої завдання відповідно до статті 83 (4).

6. Агентство може укласти угоди про співробітництво з іншими національними органами та компетентними органами у зв'язку із здійсненням статей 14, 20 і 21.

7. Договори про співпрацю повинні бути без шкоди для загальної відповідальності Агентства для виконання своїх завдань, як це передбачено в статтях 14, 20 і 21.

8. Агентство та національні органи безпеки можуть працювати разом і обмінюватися передовим досвідом у зв'язку із здійсненням Директиви (ЄС) 2016/797 і Директиви (ЄС) 2016/798.

## Стаття 77

### Прозорість

1. Регламент (ЄС) № 1049/2001 Європейського парламенту і Ради ( 26 ), застосовуються до документів , що знаходяться в Агентстві.  
Правління ухвалює практичні заходи щодо реалізації Регламенту (ЄС) № 1049/2001 по 16 червня 2017 року.  
Рішення, прийняті , відповідно до статті 8 Регламенту (ЄС) № 1049/2001 можуть стати предметом скарги омбудсмену чи будь-яких дій до Суду Європейського союзу відповідно до статей 228 і 263 ДФЕС відповідно.
2. Агентство публікує свої рекомендації, думки, дослідження, звіти і результати оцінки впливу на його веб-сайті, без шкоди для пункту 1 та після всіх конфіденційних матеріалів, які були видалені з нього.
3. Агентство оприлюднює декларації інтересів членів керівництва Агентства та адміністративної структури, перелічених у статті 46.  
Обробка персональних даних Агентством підлягає регулюванню (ЄС) № 45/2001 Європейського Парламенту та Ради ( 27 ) .
4. Правління вживає заходів для забезпечення того, щоб Агентство надавало ефективну, зручну і легко доступну інформацію про своєму веб-сайті про сумісність залізничного транспорту і процесів забезпечення безпеки польотів, а також про інші відповідних залізничних документів.

## Стаття 78

### Правила безпеки для захисту секретної або конфіденційної інформації

Агентство застосовує принципи, що містяться в правилах безпеки Комісії із захисту Європейського союзу секретну інформацію (EUCI) і некласифіковану секретну інформацію, викладену в рішенні Комісії (ЄС, Євратом) 2015/444 (2). Це повинно охоплювати, зокрема, положення, що стосуються обміну, обробки і зберігання такої інформації.

## Стаття 79

### Боротьба з шахрайством

1. Для того, щоб полегшити боротьбу з шахрайством, корупцією та інших протиправних дій відповідно до Регламенту (ЄС) № 1073/1999, Агентство повинно на 16 грудня 2016 року приєднатися до Міжвідомчої угоди від 25 травня 1999 року про внутрішні розслідування OLAF та вжити відповідних положень, що застосовуються до всіх співробітників агентства, використовуючи шаблон, викладений в Додатку до цієї Угоди.
2. Рахункова палата має право аудиту, на підставі документів, і на місці, за всіма бенефіціарами грантів, підрядників і субпідрядників, які отримали кошти Союзу від Агентства.
3. OLAF може проводити розслідування, в тому числі і на робочому місці перевірок та інспекцій, відповідно до положень та процедур , викладених в Правилах (ЄС) Немає 883/2013 та до Регламенту Ради (Євратом, ЄС) № 2185/96 ( 29 ), з метою встановлення , чи мало місце будь-яке шахрайство, корупція або будь-який інший незаконної діяльності , що впливають на фінансові інтереси Союзу в зв'язку з грантом або договором , що фінансується Агентством.

4. Без шкоди для положень пунктів 1, 2 і 3, угоди про співпрацю з третіми країнами та міжнародними організаціями, договорів, угод про надання грантів і подання рішень Агентства повинні містити положення, безпосередньо надані Рахунковій палаті і OLAF для проведення таких перевірок і розслідувань відповідно до їх відповідної компетенції.

## глава 13

### Прикінцеві положення

#### Стаття 80

#### Реалізація актів, що відносяться до зборів і платежів

Комісія повинна прийняти, на основі принципів, викладених в параграфах 2 і 3, здійснивши дії, визначальні :

а) платежі і збори, що підлягають оплаті Агентству, зокрема, в застосуванні статей 14, 20, 21 і 22; і

(Б) умови оплати.

Ці виконавчі акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 81 (3).

2. Платежі і збори повинні стягуватися за:

(А) видачу та подовження дозволів на розміщення на ринку транспортних засобів і типів транспортних засобів;

(Б) видачу та продовження одиничних свідоцтв безпеки;

(С) надання послуг; плата і збори, що підлягають оплаті у зв'язку з цим повинні відображати фактичну вартість кожного окремого положення;

(D) видачу рішень для затвердження відповідно до статті 19 Директиви (ЄС) 2016/797.

Збори і платежі можуть стягуватися за обробку звернень.

Всі збори і платежі повинні бути виражені до сплати, у євро.

Збори і платежі повинні бути встановлені в прозорій, справедливій і одноманітній формі, з урахуванням конкурентоспроможності європейської залізничної галузі. Вони не повинні призводити до встановлення непотрібного фінансового тягаря на заявників. В залежності від обставин повинні бути прийняті до уваги особливі потреби малих і середніх підприємств, в тому числі можливість поділу платежів в кілька етапів і фаз.

Плата за видачу рішення на затвердження повинно бути встановлено відповідним чином, беручи до уваги різні етапи процесу авторизації для ERTMS Trackside проектів і робочого навантаження, необхідної для кожного з етапів. Розподілу зборів повинні бути чітко визначені в рахунках.

Розумні строки повинні бути встановлені для оплати мит і зборів, з належним урахуванням термінів для процедур, передбачених у статтях 19 і 21 Директиви (ЄС) 2016/797 і статтею 10 Директиви (ЄС) 2016/798.

3. Сума зборів і платежів, повинні бути встановлені на такому рівні, щоб гарантувати, що дохід у відношенні цього достатній, щоб покрити повну вартість послуг, що надаються, в тому числі відповідних витрат, що впливають із завдань, поставлених перед національними органами з безпеки в відповідно до статті 76 (2) і (3). Всі витрати Агентства приписані персоналу, який бере участь в діяльності, зазначеної в пункті 2 цієї статті, в тому числі пропорційний внесок роботодавця в пенсійний план, зокрема, повинен бути відображений в цій вартості. У разі, якщо значний дисбаланс в результаті надання послуг, які приносять збори і платежі стає повторюваним, рівень цих зборів і платежів, повинен бути переглянутий. Ці збори і платежі повинні бути віднесені до доходів для Агентства.

При встановленні рівнів зборів і платежів, Комісія бере до уваги:

- (А) область дії сертифікатів;
- (Б) область застосування дозволів; і
- (С) тип і обсяг залізничних перевезень.

### *Стаття 81*

#### **порядок роботи Комітету**

1. Комісії повинна бути надана допомога в комітеті, встановленому статтею 51 Директиви (ЄС) 2016/797. Цей комітет повинен бути сформований комітет за змістом Регламенту (ЄС) 182/2011 No.
2. Якщо зроблено посилання на цей параграф, стаття 4 Регламенту (ЄС) № 182/2011 застосовується.
3. Якщо робиться посилання на цей параграф, стаття 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011 застосовується. Якщо комітет не висловлює ніякої думки, Комісія не приймає проект реалізації акту і третій абзац статті 5 (4) Регламенту (ЄС) не повинні застосовуватися No 182/2011.

### *Стаття 82*

#### **Оцінка і огляд**

1. Не пізніше 16 червня 2020 року і через кожні 5 років після цього, Комісія повинна доручити провести оцінку для визначення, зокрема, впливовості, ефективності і дієвості Агентства і його методів роботи, беручи до уваги всю відповідну роботу суду аудиторів, а також думки і рекомендації відповідних зацікавлених сторін, в тому числі національних органів безпеки, представники залізничного сектора, соціальних партнерів та організацій споживачів. Оцінка повинна стосуватися, зокрема, будь-якої необхідності внести зміни в мандат Агентства і фінансових наслідків будь-якої такої поправки.
2. До 16 червня 2023 року Комісія, з тим щоб визначити, чи необхідні удосконалення, повинна оцінити функціонування подвійної системи для авторизації транспортних засобів та видачу сертифікатів безпеки, універсального відношення належних до них і узгодженого впровадження ERTMS в Союзі.
3. Комісія направляє звіт про оцінку разом з його висновками з цього питання Європейського парламенту, Ради та Правління. Результати оцінки повинні бути оприлюднені.
4. При проведенні кожної другої оцінки, також повинна бути проведена оцінка результатів, досягнутих Агентством, з урахуванням її цілей, мандата і завдань.

### *Стаття 83*

#### **перехідні положення**

1. Агентство замінює і має успіх Європейського залізничного агентства, встановлений Регламентом (ЄС) № 881/2004 щодо всієї власності, угод, правових зобов'язань, трудових договорів, фінансових зобов'язань і зобов'язань
2. Незважаючи на положення статті 47, члени Адміністративної ради призначаються відповідно до Регламенту (ЄС) № 881/2004 до 15 червня 2016 року залишатиметься на посаді в якості членів Правління до закінчення терміну їх повноважень, без шкоди для права кожної держави-члена призначити нового представника.

Незважаючи на положення статті 54, Виконавчий директор, призначений відповідно до Регламенту (ЄС) № 881/2004 буде залишатися на посаді до закінчення терміну його повноважень.

3. Незважаючи на положення статті 67, всі трудові договори що чинні на 15 червня 2016 року не повинні бути виконані до закінчення терміну їх дії.

4. Агентство здійснює завдання щодо сертифікації та авторизації відповідно до статей 14, 20 і 21 та завдань, зазначених в статті 22 від 16 червня 2019 роки не пізніше, з урахуванням положень статті 54 (4) Директиви (ЄС) 2016 року / 797 і стаття 31 (3) Директиви (ЄС) 2016/798.

#### *Стаття 84*

### **Скасування**

Регламент (ЕС) № 881/2004 цим скасовується.

#### *Стаття 85*

### **Вступ в силу**

Цей Регламент набирає чинності на двадцятий день після його опублікування в *Офіційному журналі Європейського Союзу*.

Цей Регламент є обов'язковим у повному обсязі та безпосередньо застосовується у всіх державах-членах.

Виконано в Страсбурзі 11 травня 2016.

*Для Європейського парламенту*

*Президент*

*М. Шульц*

*для Ради*

*Президент*

JA HENNIS-PLASSCHAERT

<sup>(1)</sup> OJ C 327, 12.11.2013, стор. 122.

<sup>(2)</sup> OJ C 356, 5.12.2013, стор. 92.

<sup>(3)</sup> Положення Європейського парламенту від 26 лютого 2014 (ще не опубліковано в Офіційному журналі) і позиції Ради в першому читанні 10 грудня 2015 року (OJ C 56, 12.2.2016, стор. 1). Позиція Європейського парламенту від 28 квітня 2016 роки (ще не опубліковано в Офіційному журналі).

<sup>(4)</sup> Директива 2004/49 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку на залізницях Співтовариства, і що змінює директиву Ради 95/18 / ЄС про ліцензування залізничних підприємств та директиви 2001/14 / ЄС про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури та стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікацію безпеки (Директива по безпеці на залізничному транспорті) (OJ L 164, 30.4.2004, стор. 44).

- (<sup>5</sup>) Директива 2008/57 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про сумісності залізничної системи в рамках Співтовариства ( OJ L 191, 18.7.2008, стор. 1 ).
- (<sup>6</sup>) Регламент (ЄС) № 881/2004 Європейського Парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про створення Європейського залізничного агентства (Агентство Правил) ( OJ L 164, 30.4.2004, стор. 1 ).
- (<sup>7</sup>) Директиви (ЄС) 2016/797 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року про сумісності залізничної системи (див 44 цього Офіційному журналі).
- (<sup>8</sup>) Директива (ЄС) 2016/798 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року по безпеці на залізницях (див 102 цього Офіційному журналі).
- (<sup>9</sup>) Регламент (ЄС) № 1315/2013 Європейського парламенту і Ради від 11 грудня 2013 року про керівних принципах Союзу для розвитку транс'європейської транспортної мережі і скасовує Рішення № 661/2010 / ЄС ( OJ L 348, 20.12.2013, стор. 1 ).
- (<sup>10</sup>) Комісія делегованого Регламент (ЄС) Немає 1271/2013 від 30 вересня 2013 року за рамковими фінансового регулювання для органів , зазначених у статті 208 Регламенту (ЄС, Євратом) № 966/2012 Європейського Парламенту та Ради ( OJ L 328, 7.12.2013, стор. 42 ).
- (<sup>11</sup>) Регламент (ЄС, Євратом) № 883/2013 Європейського Парламенту та Ради від 11 вересня 2013 щодо розслідувань , що проводяться Управлінням по боротьбі з шахрайством (OLAF європейського) і скасовує Регламент (ЄС) № 1073/1999 з Європейський парламент і Ради і Регламент Ради (Євратом) № 1074/1999 ( OJ L 248, 18.9.2013, стор. 1 ).
- (<sup>12</sup>) OJ L 136, 31.5.1999, стор. 15 .
- (<sup>13</sup>) Регламент (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року , що встановлює правила і загальні принципи , що стосуються механізмів контролю з боку держав - членів здійснення Комісії виконавчих повноважень ( OJ L 55, 28.2.2011, стор. 13 ).
- (<sup>14</sup>) Директива 2007/59 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію машиністів експлуатації локомотивів і поїздів на залізничній системи в співтовариства ( OJ L 315, 3.12.2007, стор. 51 ).
- (<sup>15</sup>) Рішення Комісії 98/500 / ЄС від 20 травня 1998 про створення секторальних комітетів по діалогу з розвитку діалогу між соціальними партнерами на європейському рівні ( OJ L 225, 12.8.1998, стор. 27 ).
- (<sup>16</sup>) Директива 2012/34 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 21 листопада 2012 року про створення єдиного європейського залізничного простору ( OJ L 343, 14.12.2012, стор. 32 ).
- (<sup>17</sup>) Директива 2008/68 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року на внутрішніх перевезень небезпечних вантажів ( OJ L 260, 30.9.2008, стор. 13 ).
- (<sup>18</sup>) Регламент (ЄС) № 913/2010 Європейського Парламенту та Ради від 22 вересня 2010 року в відношенні європейської мережі залізниць для конкурентних вантажів ( OJ L 276, 20.10.2010, стор. 22 ).
- (<sup>19</sup>) Регламент (ЄС) № 765/2008 Європейського Парламенту та Ради від 9 липня 2008 року встановлюються вимоги до акредитації та нагляду за ринком , що стосуються збуту продукції та скасовує Регламент (ЄС) № 339/93 ( OJ L 218, 13.8.2008, стор. 30 ).
- (<sup>20</sup>) Директива 2007/59 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію машиністів експлуатації локомотивів і поїздів на залізничній системи в співтовариства ( OJ L 315, 3.12.2007, стор. 51 ).
- (<sup>21</sup>) Директива 2012/34 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 21 листопада 2012 року про створення єдиного європейського залізничного простору ( OJ L 343, 14.12.2012, стор. 32 ).
- (<sup>22</sup>) Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки рейкових пасажирів ( OJ L 315, 3.12.2007, стор. 14 ).

(<sup>23</sup>) Регламент (ЄЕС, Євратом, ЄОВС) № 259/68 Ради від 29 лютого 1968 року , що встановлює Положення про персонал посадових осіб і умов найму інших службовців Європейських співтовариств і про порушення спеціальні заходи , які тимчасово застосовуються до посадових осіб Комісія ( OJ L 56, 4.3.1968, стор. 1 ).

(<sup>24</sup>) Постанова № 1 від 15 квітня 1958 року , що визначає мови , які будуть використовуватися в Європейському економічному співтоваристві ( OJ 17, 6.10.1958, стор. 385 ).

(<sup>25</sup>) Регламент (ЄС, Євратом) № 966/2012 Європейського Парламенту та Ради від 25 жовтня 2012 року на фінансових правил , що застосовуються до загального бюджету Союзу і яка скасовує постанову Ради (ЄС, Євратом) № 1605/2002 ( OJ L 298, 26.10.2012, стор. 1 ).

(<sup>26</sup>) Регламент (ЄС) № 1049/2001 Європейського парламенту і Ради від 30 травня 2001 року про доступ громадськості до документів Європейського Парламенту, Ради та документи Комісії ( OJ L 145, 31.5.2001, стор. 43 ).

(<sup>27</sup>) Регламент (ЄС) № 45/2001 Європейського Парламенту та Ради від 18 грудня 2000 року про захист фізичних осіб стосовно обробки персональних даних установами та органами Співтовариства та про вільне переміщення таких даних ( OJ L 8, 12.1.2001, стор. 1 ).

(<sup>28</sup>) Рішення Комісії (ЄС, Євратом) 2015/444 від 13 березня 2015 року з правилами безпеки для захисту секретної інформації ЄС ( OJ L 72, 17.3.2015, стор. 53 ).

(<sup>29</sup>) Постанова Ради (Євратом, ЄС) № 2185/96 від 11 листопада 1996 року в відношенні на робочому місці перевірки та інспекцій , проведених Комісією з метою захисту фінансових інтересів Європейських співтовариств від шахрайства та інших порушень ( OJ L 292, 15.11.1996, стор. 2 ).