



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 13.12.2006
COM(2006) 785 final

2006/0274 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 881/2004 por el que se crea una Agencia
Ferroviaria Europea**

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1) CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Motivación y objetivos de la propuesta**

Los procedimientos nacionales de homologación de locomotoras se consideran actualmente uno de los obstáculos más significativos para la creación de nuevas empresas ferroviarias en el ámbito del transporte de mercancías, así como un importante freno a la interoperabilidad del sistema ferroviario europeo. Puesto que ningún Estado miembro puede decidir por sí solo que sus autorizaciones de entrada en servicio sean válidas en el territorio de los demás Estados miembros, hace falta una iniciativa comunitaria que simplifique y armonice los procedimientos nacionales y fomente un uso más sistemático del principio del reconocimiento mutuo.

Esta ampliación implica modificar el Reglamento (CE) n° 881/2004 por el que se crea la Agencia Ferroviaria Europea (en lo sucesivo denominada «la Agencia»), así como las directivas sobre interoperabilidad ferroviaria (96/48/CE, 2001/16/CE, 2004/50/CE), y sobre seguridad ferroviaria (2004/49/CE).

- **Contexto general**

La presente propuesta se encuadra en una iniciativa más amplia para mejorar la parte técnica del marco regulador del transporte ferroviario, a saber, las directivas sobre interoperabilidad ferroviaria, la Directiva de seguridad ferroviaria, y el Reglamento de creación de la Agencia Ferroviaria Europea.

En primer lugar, uno de los aspectos fundamentales que aún se ha de mejorar para facilitar la libre circulación de trenes es el procedimiento de homologación de locomotoras. Los fabricantes y las empresas ferroviarias entienden que esos procedimientos a menudo siguen siendo dilatados y onerosos; en su opinión, las autoridades competentes llegan incluso a plantear exigencias que están poco justificadas en el plano puramente técnico.

En segundo lugar, en el marco del programa de simplificación legislativa, la Comisión se propone consolidar y fusionar las directivas de interoperabilidad ferroviaria.

En tercer lugar, aprovechando la experiencia de 10 años en la aplicación de las directivas de interoperabilidad, la Comisión desea proponer una serie de mejoras en la parte técnica del marco regulador.

La presente propuesta debe entenderse en combinación con las propuestas presentadas simultáneamente para la fusión/refundición de las directivas de interoperabilidad ferroviaria, y la modificación de la Directiva de seguridad ferroviaria. La propuesta tiene por objeto la modificación el Reglamento (CE) n° 881/2004 por el que se crea la Agencia.

- **Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

El procedimiento de entrada en servicio del material rodante ferroviario está regulado por el artículo 14 de las directivas de interoperabilidad ferroviaria y el artículo 14 de la Directiva de seguridad ferroviaria. La notificación de la normativa nacional está regulada por el artículo 16 de las directivas de interoperabilidad ferroviaria y el artículo 8 de la Directiva de seguridad ferroviaria. La Agencia está sujeta a las disposiciones del Reglamento por el que fue creada, cuya modificación se propone en el presente acto.

- **Coherencia con las demás políticas y objetivos de la Unión**

Esta iniciativa permite hacer más competitivo el transporte ferroviario. Al disminuir los costes de la cadena de transporte, acrecienta la competitividad de toda la industria de la Unión Europea. Un sector ferroviario dinámico contribuye también al mantenimiento del liderazgo mundial del sector ferroviario europeo y protege el empleo en este último. Un transporte ferroviario más competitivo ayudará, en fin, al cumplimiento de los compromisos fundamentales de la Unión Europea en los ámbitos del desarrollo sostenible y la lucha contra el cambio climático.

Por consiguiente, la presente iniciativa se enmarca en la estrategia revisada para el crecimiento y el empleo.

2) CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- **Consulta de las partes interesadas**

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

Esta iniciativa nace de una fuerte demanda de los propios interesados. Los primeros signos de la presencia de dificultades aparecieron en un estudio sobre certificación de seguridad realizado en 2004. A raíz de ese estudio, la Comisión creó un grupo de trabajo que presentó sus recomendaciones a finales de 2005. En abril de 2006, la Comisión elaboró un documento de consulta en el que se definían distintas opciones, y lo presentó en un seminario a todas las partes interesadas (autoridades nacionales competentes en materia de seguridad ferroviaria, industria, empresas explotadoras, administradores de infraestructuras, organismos europeos de normalización, etc.). Las posiciones de éstas, expresadas por escrito, fueron recogidas y examinadas en el contexto de una evaluación de impacto llevada a cabo según los criterios vigentes.

Resumen de las respuestas y forma en que se han tenido en cuenta

Al tratarse de una iniciativa demandada por los agentes del sector, las respuestas fueron todas favorables a una iniciativa de la Comisión. Las diferencias entre respuestas se referían a las distintas opciones posibles. La evaluación de impacto precisa esas opciones y las posturas de los distintos actores respecto de las mismas. La Comisión ha tenido en cuenta todas las opiniones en la elaboración de su propuesta, que contiene dos aspectos: por una parte, emprender actuaciones que pueden iniciarse inmediatamente, sin esperar la modificación legislativa y, por otra, modificar la legislación, a fin de hacer más seguro el marco jurídico que atribuye derechos y responsabilidades a las dos partes a través del procedimiento de autorización de entrada

en servicio del material rodante ferroviario.

- **Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

Procedimientos nacionales de homologación de material rodante ferroviario, normas nacionales técnicas y/o de seguridad, costes y plazos asociados a estos procedimientos, etc.

Metodología utilizada

Se ha utilizado la Guía de la Comisión SEC(2005)791, de 15 de junio de 2005, actualizada en 2006.

Principales organizaciones y expertos consultados

Se ha utilizado el asesoramiento técnico de la Agencia Ferroviaria Europea para evaluar las distintas posturas de las partes interesadas del sector y analizar el impacto de las diferentes opciones.

Asesoramiento recibido y utilizado

No se ha mencionado la existencia de riesgos potencialmente graves con consecuencias irreversibles.

Véase la evaluación de impacto

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

La evaluación de impacto está publicada en Internet.

- **Evaluación de impacto**

Supuesto de referencia: aplicación de la legislación vigente exclusivamente, intervención sólo en caso de denuncia.

Opciones no reglamentarias: publicar las recomendaciones del grupo de trabajo sobre la aceptación mutua del material rodante existente y pedir a los Estados miembros que las apliquen, solicitar a la Agencia que clasifique las normas nacionales y determine cuáles son equivalentes, invitar a la Agencia a que asuma una función consultiva o de instancia de recurso en los procedimientos nacionales de entrada en servicio, acelerar el desarrollo y la revisión de las normas europeas, verificar la correcta aplicación del principio de reconocimiento mutuo y, en caso necesario, iniciar procedimientos de infracción.

Opciones reglamentarias: modificar la legislación con los siguientes objetivos: suprimir la obligación de obtener autorización en cada Estado miembro, aclarar el procedimiento que debe aplicarse al material rodante existente, permitir a la Agencia la expedición de autorizaciones de entrada en servicio, permitir a la Agencia desempeñar un papel de coordinación, asesoramiento y/o instancia de recurso, permitir a los organismos competentes en materia de comprobación de la conformidad que expidan

autorizaciones de entrada en servicio, permitir a los administradores de infraestructuras que expidan autorizaciones de entrada en servicio.

En el marco del Programa legislativo y de trabajo de la Comisión, ésta procedió a una evaluación de impacto cuyo informe puede consultarse en http://ec.europa.eu/transport/rail/index_fr.html.

3) ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- **Resumen de la acción propuesta**

La solución propuesta es establecer un procedimiento doble a nivel comunitario.

En primer lugar, se pide a la Agencia que haga un inventario de los distintos procedimientos nacionales y normas técnicas vigentes, y que defina y mantenga al día la lista de requisitos que sólo pueden verificarse una vez. Al mismo tiempo se pide que, a la espera de la modificación de la legislación, los Estados miembros apliquen con carácter voluntario las recomendaciones del grupo de trabajo ya publicadas por la Comisión.

Además, se trata de hacer obligatorio el recurso al principio del reconocimiento mutuo de las autorizaciones de entrada en servicio expedidas ya por un Estado miembro. Según ese principio, el material rodante que haya recibido ya una autorización de entrada en servicio en un Estado miembro no precisará certificación complementaria en otro, salvo por lo que respecta a las prescripciones nacionales adicionales derivadas, por ejemplo, de las características de la red local. En todo caso, es necesario al mismo tiempo actualizar el Reglamento de la Agencia a fin de precisar las nuevas tareas que se confían a esta última.

- **Base jurídica**

Artículo 71

- **Principio de subsidiariedad**

El principio de subsidiariedad es aplicable en la medida en que la propuesta no afecta a un ámbito que sea de competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden alcanzarse de manera suficiente mediante una acción de los Estados miembros por los motivos que se exponen a continuación.

La presente iniciativa aspira a solventar el problema del material rodante cuya autorización de entrada en servicio ha sido concedida por un Estado miembro pero que no está aceptado automáticamente en los demás. Este problema contiene un aspecto transnacional que no puede resolverse con una iniciativa nacional, ya que ningún Estado miembro puede autorizar la entrada en servicio de material rodante en el territorio de otro.

Los objetivos de la propuesta pueden alcanzarse mejor mediante una acción de la Comunidad por los motivos que se exponen a continuación.

El principio de territorialidad de las autorizaciones de entrada en servicio está sancionado en las directivas sobre interoperabilidad ferroviaria y seguridad ferroviaria, y ninguna actuación a nivel exclusivamente nacional permitiría alcanzar el objetivo que se persigue con la presente propuesta. Las autoridades nacionales de seguridad han sido reunidas en torno a una red animada por la Agencia; por lo tanto, la Agencia es el organismo comunitario más adecuado para elaborar las medidas contenidas en la presente propuesta.

La elaboración del cuadro de referencia que contendrá las normas nacionales, su aprobación por la Comisión y las futuras decisiones de la Comisión por las que se decreta la equivalencia de determinadas normas nacionales constituyen los indicadores más elocuentes de la realización de los objetivos que se pretende alcanzar con esta propuesta.

La modificación del artículo 14 de la Directiva de seguridad ferroviaria permite precisar la parte de una autorización que debe ser objeto de reconocimiento mutuo, y la que ha de estar vinculada estrictamente a la compatibilidad del vehículo con la infraestructura en cuestión. Se ha rechazado la opción de centralizar en la Agencia las decisiones de autorización de entrada en servicio; ello ilustra el hecho de que la propuesta se limita a aquellos aspectos que los Estados miembros no pueden realizar mediante iniciativas nacionales.

La propuesta se atiene, por tanto, al principio de subsidiariedad.

- **Principio de proporcionalidad**

La propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad por los motivos que se exponen a continuación.

La propuesta forma parte de un paquete que contiene los siguientes elementos:

- una comunicación
- una propuesta de modificación del Reglamento por el que se crea la Agencia ferroviaria europea (CE nº 881/2004)
- una propuesta de fusión/refundición de las directivas sobre interoperabilidad ferroviaria (96/48/CE y 2001/16/CE)
- una propuesta de modificación de la Directiva sobre seguridad ferroviaria (2004/49/CE).

Las propuestas se han redactado con el fin de reducir al mínimo las modificaciones necesarias.

La propuesta tiene un efecto prácticamente nulo sobre el presupuesto de funcionamiento de la Comisión. Para la Agencia, el efecto es inferior a 2,2 millones de euros en los cinco primeros años, cifra que posteriormente se reduce a menos de 0,5 millones de euros. Para las autoridades competentes y para el sector, sólo cabe prever ventajas, puesto que el principal objetivo es simplificar el procedimiento de autorización de entrada en servicio, suprimiendo comprobaciones redundantes y reduciendo la reglamentación.

- **Instrumentos elegidos**

Instrumento propuesto: reglamento.

Otros instrumentos no habrían resultado adecuados por los motivos que se exponen a continuación:

Se trata de modificar un reglamento.

4) REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Para la Agencia, el efecto es inferior a 2,2 millones de euros en los cinco primeros años, cifra que posteriormente se reduce a menos de 0,5 millones de euros (véase la ficha de financiación adjunta).

5) INFORMACIÓN ADICIONAL

- **Simplificación**

La propuesta simplifica los procedimientos administrativos que se aplican a las entidades privadas y los particulares.

El material rodante que haya recibido ya una autorización de entrada en servicio en un Estado miembro no precisará certificación complementaria en otro Estado miembro, salvo por lo que se respecta a las prescripciones nacionales adicionales derivadas, por ejemplo, de las características de la red local.

La propuesta figura en el Programa legislativo y de trabajo de la Comisión con la referencia 2006/TREN/005.

- **Espacio Económico Europeo**

Este proyecto de acto pertenece a un ámbito regulado por el Acuerdo EEE y, por tanto, procede ampliarlo al Espacio Económico Europeo.

- **Explicación detallada de la propuesta, por capítulo o artículo**

1. Certificación del material rodante existente (nuevo artículo 8 bis)

Se pretende que la Agencia facilite el procedimiento de certificación del material rodante existente, por una parte, elaborando un instrumento de referencia que permita establecer, para cada parámetro verificado, la correspondencia de las normas nacionales aplicables y, por otra, aportando dictámenes técnicos específicos en el marco de proyectos concretos.

2. Normas nacionales (artículo 11)

Las normas nacionales son notificadas en el marco de las directivas de interoperabilidad ferroviaria y de la Directiva de seguridad ferroviaria. Así pues, conviene comparar y clasificar los dos conjuntos de reglas y presentarlos de manera coherente en la web de la Agencia.

3. Organismos notificados (artículo 13)

Un estudio realizado por la Comisión ha demostrado que los criterios que deben cumplir los Estados miembros para la notificación de los organismos encargados de los procedimientos de verificación pueden interpretarse de manera muy amplia. Es importante evaluar los efectos de tales divergencias de interpretación y comprobar que éstas no crean dificultades para el reconocimiento mutuo de los certificados de conformidad y declaración «CE» de verificación.

4. Evaluación del carácter interoperable de los proyectos objeto de financiación comunitaria (artículo 15)

Se prevé que la Agencia evalúe, a solicitud de la Comisión, determinadas peticiones de financiación comunitaria de proyectos de infraestructura, con el fin de comprobar si dichos proyectos son «interoperables». Conviene prever que la Agencia pueda evaluar también las solicitudes de financiación relativas a material rodante, con el fin de poder pronunciarse sobre la coherencia del sistema.

5. Relación entre empresas ferroviarias y poseedores de vagones (nuevo artículo 16 bis)

La entrada en vigor del nuevo convenio COTIF 1999 ha traído consigo nuevas normas en materia de contratos de uso de vehículos y, por consiguiente, el fin del antiguo Acuerdo RIV entre empresas ferroviarias. En el nuevo régimen, los poseedores de vagones no están ya obligados a registrar sus vagones en una empresa ferroviaria. La Directiva de seguridad ferroviaria debe modificarse para definir el concepto de poseedor y precisar las relaciones entre los poseedores y las empresas ferroviarias, en especial en relación con el mantenimiento. La Agencia debe evaluar esta relación y, en su caso, presentar recomendaciones a la Comisión.

6. Certificación del personal conductor de trenes y locomotoras (artículo 17)

Tras la aprobación del tercer paquete ferroviario, conviene hacer referencia a la Directiva de certificación del personal de trenes a cargo de la seguridad, que prevé varias tareas que deberá realizar la agencia, desde la elaboración de modelos de licencias y acreditaciones complementarias hasta el estudio sobre el uso de tarjetas inteligentes.

7. Tareas de la Agencia en el ámbito del ERTMS (nuevo artículo 21 bis)

El desarrollo y aplicación del sistema ERTMS han estado acompañados, desde la aprobación del segundo paquete ferroviario, de varias iniciativas, como la firma de un protocolo de acuerdo entre la Comisión y los distintos agentes del sector; la creación de un Comité director para la aplicación de este acuerdo de cooperación; la aprobación, por parte de la Comisión, de una Comunicación sobre la aplicación del ERTMS¹; la designación de un coordinador europeo² para el proyecto ERTMS, proyecto prioritario de interés comunitario; la definición del papel de autoridad sistema de la Agencia en el marco de los distintos programas de trabajo anuales; y la aprobación de la ETI Mando-control y señalización en relación con el ferrocarril convencional³. Vista la importancia creciente de la contribución de la Agencia en este ámbito, conviene precisar las tareas de esta última en el presente Reglamento.

8. Tareas concretas (nuevo artículo 21 ter)

La Agencia dispondrá a partir de ahora de un número importante de expertos calificados en el área de la interoperabilidad y la seguridad del sistema ferroviario europeo. Conviene que la Agencia sea autorizada a realizar tareas concretas a solicitud de la Comisión, incluso si tales tareas no están expresamente previstas en el Reglamento por el que se crea la Agencia o en el programa de trabajo anual de este organismo. Dicha autorización queda supeditada a la compatibilidad de la tarea concreta con la misión de la Agencia, a la disponibilidad presupuestaria y al cumplimiento de las demás prioridades de la Agencia.

9. Fecha de aprobación del programa de trabajo (artículo 25, apartado 2)

Conviene modificar la fecha de aprobación del programa de trabajo anual para permitir una mejor sincronización con el procedimiento de decisión del presupuesto.

10. Información sobre los resultados de las actividades de la Agencia (artículo 25, apartado 3)

En la elaboración del programa de trabajo, conviene indicar el resultado esperado de cada actividad, así como su destinatario. También conviene informar a la Comisión sobre los resultados técnicos de cada actividad, de manera mucho más detallada que en el informe general que se envía a todas las

¹ DO
² DO
³ DO

instituciones.

11. Composición del Consejo de Administración (artículo 26, apartado 1)

Por razones prácticas, es conveniente nombrar a un suplente también en el caso de los observadores.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea

Texto pertinente a efectos del EEE

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 1 de su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión⁴,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo⁵,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁶,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁷,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸ creó la Agencia Ferroviaria Europea, encomendándole la misión de contribuir en el plano técnico a la creación de un espacio ferroviario europeo sin fronteras. Dado el desarrollo de la legislación comunitaria en las áreas de la interoperabilidad y la seguridad ferroviaria, la evolución del mercado y la experiencia obtenida con el funcionamiento de la Agencia y las relaciones entre la Agencia y la Comisión, procede introducir determinadas modificaciones en el Reglamento (CE) n° 881/2004 y, concretamente, añadir algunas tareas.
- (2) El artículo 14 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios⁹, creó un procedimiento común para la autorización de entrada en servicio del material rodante. De acuerdo con el espíritu del principio de reconocimiento mutuo, es necesario facilitar la obtención de las autorizaciones de entrada en servicio en un Estado miembro distinto del que concedió la primera autorización, limitando los elementos que puede examinar la autoridad competente. Con ese fin, procede clasificar la

⁴ DO C de , p. .

⁵ DO C de , p. .

⁶ DO C de , p. .

⁷ DO C de , p. .

⁸ DO L 164 de 30.4.2004, p. Versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 3.

⁹ DO L 164 de 30.4.2004, p. Versión corregida en el DO L 220 de 21.6.2004, p. 16.

totalidad de normas técnicas y de seguridad vigentes en cada Estado miembro en tres grupos, y presentar los resultados de dicha clasificación en un documento de referencia. Así pues, la Agencia está llamada a facilitar esta clasificación estableciendo, para cada parámetro verificado, la correspondencia de las normas nacionales aplicables, y aportando dictámenes técnicos específicos para proyectos concretos.

- (3) Las normas nacionales son notificadas a la Comisión en virtud de la Directiva .../.../CE (*) [*Directiva de interoperabilidad del sistema ferroviario*] y de la Directiva 2004/49/CE. La frontera entre ambos conjuntos de normas no está clara, en la medida en que las normas de seguridad afectan en parte a subsistemas que son también objeto de normas en materia de interoperabilidad. Así pues, conviene comparar y clasificar los dos conjuntos de normas y presentarlos de manera coherente en la página de la Agencia en Internet.
- (4) En virtud del artículo 13 del Reglamento (CE) nº 881/2004, la Agencia puede vigilar la calidad de los trabajos de los organismos notificados por los Estados miembros. Un estudio realizado por la Comisión ha demostrado, sin embargo, que los criterios que deben cumplirse para la notificación de estos organismos pueden interpretarse de manera muy amplia. Sin perjuicio de la responsabilidad de los Estados miembros en la elección de los organismos de notificación y en los controles a efectuar para comprobar el cumplimiento de los criterios, es importante evaluar los efectos de tales divergencias de interpretación y comprobar que éstas no dificultan el reconocimiento mutuo de los certificados de conformidad y la declaración «CE» de verificación. Por este motivo, conviene prever la posibilidad de que la Agencia asuma una función de coordinación en este terreno, por ejemplo, llevando a cabo actuaciones de recogida de información.
- (5) El artículo 15 del Reglamento (CE) nº 881/2004 prevé que la Agencia evalúe, a solicitud de la Comisión, determinadas peticiones de financiación comunitaria de proyectos de infraestructura, con el fin de comprobar si dichos proyectos son «interoperables». Procede ampliar el concepto de «proyectos de infraestructura» para que se pueda evaluar así la coherencia del sistema, por ejemplo, en los proyectos de implantación del sistema ERTMS.
- (6) Dada la evolución del contexto internacional y, en particular, la entrada en vigor del nuevo Convenio COTIF 1999, procede pedir a la Agencia que evalúe la relación entre las empresas ferroviarias y los poseedores de material rodante, especialmente en el área del mantenimiento, y formular recomendaciones si procede. Esta tarea debe encuadrarse en la ampliación de sus actividades relativas a la certificación de los talleres de mantenimiento.
- (7) Vista la aprobación del tercer paquete ferroviario¹⁰, conviene hacer referencia a la Directiva .../.../CE (*) [*certificación del personal de trenes encargado de la seguridad*] que encomienda a la Agencia diversas tareas.

¹⁰ DO

- (8) El desarrollo y aplicación del sistema ERTMS han estado acompañados, desde la aprobación del segundo paquete ferroviario, de varias iniciativas, como la firma de un acuerdo de cooperación entre la Comisión y los distintos agentes del sector; la creación de un Comité director para la aplicación de este acuerdo de cooperación; la aprobación, por parte de la Comisión, de una Comunicación sobre la aplicación del ERTMS¹¹; la designación, en virtud de la Decisión...,¹² de un coordinador europeo para el proyecto ERTMS, proyecto prioritario de interés comunitario; la definición del papel de autoridad sistema de la Agencia en el marco de los distintos programas de trabajo anuales; y la aprobación de la ETI mando-control y señalización en relación con el ferrocarril convencional¹³. Vista la importancia creciente de la contribución de la Agencia en este ámbito, conviene precisar las tareas de esta última.
- (9) La Agencia dispondrá a partir de ahora de un número importante de expertos calificados en el área de la interoperabilidad y la seguridad del sistema ferroviario europeo. Conviene pues que la Agencia pueden realizar tareas concretas a solicitud de la Comisión, siempre que ello esté supeditado a la compatibilidad de dichas tareas con la misión de la Agencia, a las disponibilidades presupuestarias y al cumplimiento de las demás prioridades de la Agencia.
- (10) Para permitir una mejor sincronización con el procedimiento de decisión del presupuesto, procede modificar la fecha de aprobación del programa de trabajo anual de la Agencia. .
- (11) En la elaboración del programa de trabajo de la Agencia, procede indicar el objetivo de cada actividad, así como su destinatario. También conviene informar a la Comisión sobre los resultados técnicos de cada actividad de manera mucho más detallada que en el informe general que se envía todas las instituciones.
- (12) Dado que el objetivo de la acción pretendida, a saber, la ampliación de la misión de la Agencia, principalmente para prever su participación en la simplificación del procedimiento comunitario de certificación del material rodante ferroviario, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, habida cuenta de la dimensión de la acción, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 881/2004 queda modificado como sigue:

- (1) Se inserta el artículo 8 bis siguiente:

¹¹ DO
¹² DO
¹³ DO

«Artículo 8 bis

Clasificación de las normas nacionales.¹ La Agencia facilitará la aceptación del material rodante puesto en servicio en un Estado miembro por los demás Estados miembros, conforme a los procedimientos fijados en los apartados 2 a 5.

2. La Agencia elaborará progresivamente un documento de referencia que permita establecer una correspondencia entre todas las normas nacionales aplicadas por los Estados miembros en el área de la entrada en servicio de material rodante. Este documento contendrá, para cada uno de los parámetros indicados en el anexo VI de la Directiva 2004/49/CE, las normas nacionales de cada Estado miembro, así como el grupo, indicado en dicho anexo, al que pertenecen dichas normas. Esas normas comprenderán las notificadas con arreglo al artículo 16, apartado 3, de la Directiva ..././CE (*) [*Directiva de interoperabilidad del sistema ferroviario*] las notificadas tras la aprobación de una ETI (casos específicos, cuestiones pendientes, excepciones) y las notificadas en cumplimiento del artículo 8 de la Directiva 2004/49/CE.
3. Contando con la colaboración de las autoridades nacionales de seguridad reguladas en el artículo 6, apartado 5, y a fin de reducir progresivamente las normas nacionales del grupo B, la Agencia mantendrá al día el documento de referencia y lo transmitirá a la Comisión. La primera versión del documento será enviada a la Comisión en el plazo de un año tras la entrada en vigor del presente Reglamento.
4. Podrán solicitar el concurso de la Agencia las autoridades nacionales de seguridad, en el marco de un procedimiento de solicitud de entrada en servicio de material rodante, así como la Comisión, que podrá pedir a la Agencia que emita dictámenes técnicos en las siguientes materias:
 - a) la equivalencia de normas técnicas para uno o varios parámetros
 - b) una solicitud de información complementaria, análisis de riesgo o de ensayo y/o todo resultado de tal solicitud
 - c) la motivación de una denegación de autorización.

DO ... »

- (2) En el artículo 11 se añade el apartado 4 siguiente:

« 4. La Agencia determinará, de acuerdo con los Estados miembros, las modalidades prácticas de la transmisión de los documentos a que se hace referencia en el apartado 1.»

El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 13

Organismos notificados

Sin perjuicio de la competencia de los Estados miembros con respecto a la designación de organismos notificados, la Agencia podrá, a solicitud de la Comisión, comprobar si se cumplen los criterios de notificación de esos organismos, que se enumeran en el anexo VII de las directivas de interoperabilidad ferroviaria, y evaluar la calidad de su trabajo. En su caso, la Agencia presentará el oportuno dictamen a la Comisión.»

- (3) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15

Interoperabilidad del sistema ferroviario

La Agencia, a petición de la Comisión, estudiará, desde el punto de vista de la interoperabilidad, todo proyecto de renovación, rehabilitación o construcción que afecte al sistema ferroviario y para el que se solicite ayuda financiera comunitaria. La Agencia emitirá un dictamen sobre la conformidad del proyecto con las ETI pertinentes en un plazo que se convendrá con la Comisión en función de la importancia del proyecto y los recursos disponibles. Esta opinión tendrá plenamente en cuenta las excepciones establecidas en el artículo 7 de las Directivas 96/48/CE y 2001/16/CE."

- (4) Se inserta el artículo 16 bis siguiente:

«Artículo 16 bis

Relación entre los poseedores de vagones y las empresas ferroviarias

En el plazo de un año desde la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, la Agencia evaluará la relación entre los poseedores de vagones y las empresas ferroviarias en materia de mantenimiento, de conformidad con el artículo 14 ter de la Directiva 2004/49/CE. En ese mismo plazo, la Agencia presentará a la Comisión un informe en el cual, si es necesario, formulará recomendaciones con vistas a la aplicación de un sistema voluntario u obligatorio de certificación de los poseedores de vagones.

La evaluación de la Agencia se centrará especialmente en los siguientes aspectos:

- a) capacidad del poseedor, desde el punto de vista de la organización, el personal y el material, para garantizar el mantenimiento de los tipos de vagones que gestione
- b) posesión de la información necesaria para las actividades de mantenimiento previstas (en especial, expedientes y planes de mantenimiento)
- c) posesión de los instrumentos necesarios para el seguimiento y supervisión del estado de los vagones.»

- (5) El artículo 17 queda modificado del siguiente modo:
- (a) El título y el apartado 1 y se sustituyen por el texto siguiente:

«*Artículo 17*

Certificación del personal conductor de trenes y locomotoras

1. La Agencia formulará recomendaciones relativas a la fijación de criterios comunes para la definición de la aptitud profesional y la evaluación del personal que participe en la explotación y el mantenimiento del sistema ferroviario. Para ello tendrá en cuenta los criterios y prioridades de la Directiva .../.../CE [*Directiva de certificación del personal de tren*¹⁴. La Agencia consultará a los representantes de los interlocutores sociales de la manera prevista en el artículo 4.

- (b) Se añade el apartado 4 siguiente:

« 4. La Agencia contribuirá a la aplicación de la Directiva .../.../CE [*Directiva de certificación del personal de tren*] asumiendo todas las funciones que le son atribuidas en virtud de ese texto legal.»

- (6) El artículo 18 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 18*

Matriculación del material rodante

La Agencia elaborará y recomendará a la Comisión un modelo de formulario para la solicitud de matriculación, así como las especificaciones comunes del registro de matriculación nacional conforme al artículo 14 de la Directiva .../.../CE (*) [*Directiva de interoperabilidad del sistema ferroviario*]

- (7) El texto del artículo 19 queda modificado como se indica a continuación:

- (a) En el apartado 1, se añade la letra e) siguiente:

« e) las normas técnicas notificadas por los Estados miembros en cumplimiento de los artículos 16, apartado 3, y 17, apartado 2, de la Directiva .../.../CE (*) [*Directiva de interoperabilidad del sistema ferroviario*].»

- (b) Se añade el siguiente apartado:

« 5. Las bases de datos desarrolladas en el marco del presente artículo y del artículo 11 se elaborarán de manera coherente, en especial por lo que respecta a las normas nacionales.»

- (8) El capítulo 4 queda modificado como sigue:

- (a) El título del capítulo 4 se sustituye por el texto siguiente:

¹⁴ Verifíquese el título y la referencia tras la adopción del tercer paquete ferroviario.

«TAREAS PARTICULARES»

- (9) Se insertan los artículos 21 bis y 21 ter siguientes:

Artículo 21 bis

ERTMS

1. La Agencia asumirá la función de autoridad sistema para la elaboración e implantación del Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario «ERTMS». Con ese fin, se le encomiendan las tareas enumeradas en los apartados 2 a 5.
2. La Agencia elaborará un procedimiento de gestión de las solicitudes de cambios en las especificaciones del sistema ERTMS.
3. La Agencia apoyará las actividades de la Comisión en la migración hacia el ERTMS, así como la coordinación de las labores de instalación del sistema en los corredores transeuropeos de transporte.
4. En colaboración con los organismos notificados y las autoridades nacionales de seguridad, la Agencia supervisará la aplicación de los procedimientos «CE» de verificación y entrada en servicio en el marco de proyectos específicos, en especial para evaluar la compatibilidad técnica entre infraestructuras y material rodante equipados por distintos fabricantes. Si procede, la Agencia recomendará a la Comisión las medidas adecuadas.
5. La Agencia elaborará una estrategia de gestión de las distintas versiones del ERTMS con el fin de garantizar la compatibilidad técnica y operativa entre infraestructuras y material rodante equipados con versiones diferentes.

Artículo 21 ter

Otras tareas

La Agencia efectuará, de acuerdo con la Comisión o a solicitud de ésta, cualquier labor concreta que contribuya a sus objetivos descritos en el artículo 1, incluso si dicha actividad no está expresamente prevista en el presente Reglamento o en el programa de trabajo mencionado en el artículo 25, apartado 2, letra c).

- (10) El artículo 25 queda modificado como sigue:

- (a) En el apartado 2, el texto de la letra c) se sustituirá por el siguiente:

«c) adoptará, no más tarde del 30 de noviembre de cada año, y teniendo en cuenta la opinión de la Comisión, el programa de trabajo de la Agencia para el año siguiente, y lo remitirá a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo y a la Comisión. Ese programa de trabajo se aprobará sin perjuicio del procedimiento presupuestario anual de la Comunidad. En caso de que la Comisión, en el plazo de quince días tras la aprobación del programa de trabajo, manifieste su desacuerdo con el mismo, el Consejo de Administración volverá a estudiar dicho programa y lo aprobará en el plazo de dos meses, eventualmente tras haberlo modificado, en

segunda lectura, ya sea por mayoría de dos tercios, incluidos los representantes de la Comisión, o bien por unanimidad de los representantes de los Estados miembros;»

(b) Se añade el apartado 3 siguiente:

« 3. El programa de trabajo de la Agencia definirá, para cada actividad, los objetivos perseguidos. Con carácter general, cada una de las actividades y/o resultados será objeto de un informe que se transmitirá a la Comisión.»

(11) En el artículo 26, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

« 1. El Consejo de Administración estará compuesto por un representante designado por cada Estado miembro y cuatro representantes designados por la Comisión, así como por seis delegados, sin derecho a voto, en representación de las siguientes categorías a nivel europeo:

- a) las empresas ferroviarias
- b) los administradores de infraestructuras
- c) la industria ferroviaria
- d) los sindicatos
- e) los pasajeros
- f) los clientes de los servicios de transporte de mercancías.

La Comisión nombrará a un representante y un suplente para cada una de las categorías enumeradas, sobre la base de una lista de cuatro nombres presentada por las organizaciones europeas respectivas.

Los miembros del Consejo de Administración, así como sus suplentes, serán nombrados en función de sus conocimientos y experiencia pertinentes.

(12) En el artículo 36, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La Agencia estará abierta a la participación de países europeos y de los países objeto de la Política Europea de Vecindad¹⁵ que hayan celebrado con la Comunidad Europea acuerdos que estipulen la adopción y aplicación de la legislación comunitaria en el ámbito contemplado en el presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

¹⁵ Véase la Comunicación de la Comisión COM(2004) 373 final de 12.5.2004

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA:

Propuesta de modificación del Reglamento (CE) nº 881/2004 por el que se crea una Agencia Ferroviaria Europea

La propuesta forma parte de un paquete que contiene además:

- Una comunicación
- Una propuesta de fusión/refundición de las directivas sobre interoperabilidad ferroviaria (96/48/CE y 2001/16/CE)
- Una propuesta de modificación de la Directiva de seguridad ferroviaria (2004/49/CE).
- Un resumen del informe de la evaluación de impacto

2. MARCO GPA/PPA (GESTIÓN/PRESUPUESTACIÓN POR ACTIVIDADES)

Denominación 06: Energía y transportes.

Capítulo presupuestario 06 02: Transporte terrestre, marítimo y aéreo.

3. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS

3.1. Líneas presupuestarias (líneas operativas y líneas correspondientes de asistencia técnica y administrativa (antiguas líneas BA)), incluidas sus denominaciones:

Partida presupuestaria 06 02 08 01 –Agencia Ferroviaria Europea – Subvenciones a los títulos I y II (gastos administrativos)

Partida presupuestaria 06 02 08 02 –Agencia Ferroviaria Europea – Subvención al título III (gastos operativos)

3.2. Duración de la acción y del impacto financiero:

Puesto que determinadas tareas son permanentes, la duración es ilimitada.

3.3. Características presupuestarias:

Línea presupuestaria	Tipo de gasto		Nuevo	Contribución de la AELC	Contribución de los países candidatos	Rúbrica de las perspectivas financieras
06.02080 1	GNO	CD ¹⁶	NO	SÍ	NO	Nº 3 Políticas internas (2000-2006) / Nº 1a Competitividad para el crecimiento y el empleo (2007-2013)
06.02080 2	GNO	CD	NO	SÍ	NO	Nº 3 Políticas internas (2000-2006) / Nº 1a Competitividad para el crecimiento y el empleo (2007-2013)

4. SÍNTESIS DE LOS RECURSOS

4.1. Recursos financieros

4.1.1. Síntesis de los créditos de compromiso (CC) y de los créditos de pago (CP)

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de gasto	Sección nº		Año n ¹⁷	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 y ss.	Total
---------------	------------	--	---------------------	-------	-------	-------	-------	-------------	-------

Gastos operativos¹⁸

Créditos de compromiso (CC)	8.1.	a	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.
Créditos de pago (CP)		b	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.

Gastos administrativos incluidos en el importe de referencia¹⁹

¹⁶ Créditos disociados.

¹⁷ El año n es el primer año de la aplicación de las modificaciones aportadas por la presente ficha financiera legislativa, es decir, el primer año tras la adopción de dichas modificaciones por las dos ramas de la Autoridad Presupuestaria.

¹⁸ Gastos no cubiertos por el capítulo xx 01 del título xx correspondiente.

¹⁹ Gastos correspondientes al artículo xx 01 04 del título xx.

Asistencia técnica y administrativa – ATA (CND)	8.2.4.	c							
---	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

IMPORTE DE REFERENCIA TOTAL

Créditos de compromiso		a +c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.
Créditos de pago		b+c	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.

Gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia²⁰

Recursos humanos y gastos asociados (CND)	8.2.5.	d							n.a.
Costes administrativos, excepto recursos humanos y costes asociados, no incluidos en el importe de referencia (CND)	8.2.6.	e							

Coste financiero indicativo total de la intervención

TOTAL CC, incluido el coste de los recursos humanos		a + c + d + e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.
TOTAL CP, incluido el coste de los recursos humanos		b + c + d + e	1,685	2,185	1,685	1,685	1,685	0,48	n.a.

Desglose de la cofinanciación

Si la propuesta incluye una cofinanciación por los Estados miembros u otros organismos (especifique cuáles), debe indicar en el cuadro una estimación del nivel de cofinanciación (puede añadir líneas adicionales si está previsto que varios organismos participen en la cofinanciación):

millones de euros (al tercer decimal)

Organismo cofinanciador		Año n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 y ss.	Total
.....	f							
TOTAL CC, incluida la cofinanciación	a + c + d + e + f							

²⁰ Gastos correspondientes al capítulo xx 01, excepto los artículos xx 01 04 y xx 01 05.

4.1.2. *Compatibilidad con la programación financiera*

- La propuesta es compatible con la programación financiera vigente.
- La propuesta requiere una reprogramación de la correspondiente rúbrica de las perspectivas financieras.
- La propuesta puede requerir la aplicación de las disposiciones del Acuerdo Interinstitucional²¹ (relativas al instrumento de flexibilidad o a la revisión de las perspectivas financieras).

4.1.3. *Incidencia financiera en los ingresos*

- La propuesta no tiene incidencia financiera en los ingresos
- La propuesta tiene incidencia financiera; el efecto en los ingresos es el siguiente:

millones de euros (al primer decimal)

Línea presupuestaria	Ingresos	Antes de la acción [Año n-1]	Situación después de la acción							
			[Año n]	[n + 1]	[n + 2]	[n + 3]	[n + 4]	[n + 5] ²²		
	a) <i>Ingresos en términos absolutos</i>									
	b) <i>Variación de los ingresos</i>	Δ								

4.2. **Recursos humanos equivalentes a tiempo completo (ETC) (incluidos funcionarios, personal temporal y externo) – véase el desglose en el punto 8.2.1.**

Necesidades anuales	Año n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 y ss.
Cantidad total de recursos humanos						

La adopción de la presente propuesta legislativa no tendrá repercusión sobre el personal de la DG TREN que supervisa las labores de la Agencia.

²¹ Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

²² Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

5. CARACTERÍSTICAS Y OBJETIVOS

5.1. Realización necesaria a corto o largo plazo

Las nuevas actividades previstas para la Agencia son necesarias a corto plazo, en relación tanto con el reconocimiento mutuo de locomotoras como de la certificación del personal conductor.

Por lo que respecta al reconocimiento mutuo de locomotoras, se pretende que la Agencia facilite el procedimiento de certificación del material rodante existente, por una parte, elaborando un instrumento de referencia que permita establecer, para cada parámetro verificado, la correspondencia de las normas nacionales aplicables y, por otra, aportando dictámenes técnicos específicos en el marco de proyectos concretos.

Tras la aprobación del tercer paquete ferroviario²³, la Directiva de certificación del personal de trenes a cargo de la seguridad²⁴ prevé varias tareas que deberá realizar la Agencia, desde la elaboración de modelos de licencias y acreditaciones complementarias hasta un estudio sobre el uso de tarjetas inteligentes.

5.2. Valor añadido de la implicación comunitaria, coherencia de la propuesta con otros instrumentos financieros y posibles sinergias

Alto valor añadido a gracias a la utilización de una estructura y un personal calificado disponible ya en parte, así como de métodos contrastados (por ejemplo, utilización de la red de autoridades de seguridad nacionales que se encuentra ya en fase operacional).

5.3. Objetivos de la propuesta, resultados esperados e indicadores correspondientes en el contexto de la gestión por actividades

Objetivo operativo nº 1: Reconocimiento mutuo de locomotoras (principal objetivo del presente paquete)

- Objetivo: incrementar el número de normas nacionales objeto de reconocimiento mutuo
- Resultado: reducción de la duración de los procedimientos de homologación de locomotoras
- Indicador: número de locomotoras puestas en servicio fuera del Estado de origen

Objetivo operativo nº 2: Certificación del personal conductor de trenes (tercer paquete ferroviario)

- Objetivos y resultado: Elaborar los modelos de licencias y las especificaciones de los registros
- Indicador: número de conductores certificados conforme a la Directiva de certificación del personal conductor de trenes

²³ DO

²⁴ DO y verificar el título

Objetivo operativo nº 3: Tareas diversas

Véase el punto 8.2.2

5.4. Método de ejecución (indicativo)

X *Gestión centralizada*

directa, por la Comisión.

X indirecta, por delegación en:

agencias ejecutivas

X organismos creados por las Comunidades, como los previstos en el artículo 185 del Reglamento financiero

organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público

Gestión compartida o descentralizada

con los Estados miembros

con terceros países

Gestión conjunta con organizaciones internacionales (especifíquese)

6. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

6.1. Sistema de seguimiento

Todos los años, las actividades de la Agencia son objeto de seguimiento y evaluación en el informe anual general (correspondiente al año anterior) y el programa de trabajo (para el año siguiente). Estos documentos son aprobados por el Consejo de Administración de la Agencia y remitidos al Parlamento Europeo, el Consejo, la Comisión, el Tribunal de Cuentas y los Estados miembros.

6.2. Evaluación

6.2.1. Evaluación ex ante

En la consulta prelegislativa se debatieron y evaluaron varias opciones con los representantes de los Estados miembros y las organizaciones representativas del sector. Se consultó también a la Agencia. En la página de la Comisión en Internet se puede consultar un detallado informe de la evaluación de impacto, cuyo resumen se adjunta a la presente propuesta.

6.2.2. Medidas adoptadas sobre la base de una evaluación intermedia / ex post (enseñanzas extraídas de anteriores experiencias similares)

En septiembre de 2006 se realizó una auditoría de la Agencia y se elaboraron medidas correctoras en el momento de la redacción de la presente propuesta.

6.2.3. *Condiciones y frecuencia de evaluaciones futuras*

Además de las verificaciones y auditorías previstas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y el Tribunal de Cuentas, el Reglamento de la Agencia prevé una evaluación de la misma (resultados, métodos de trabajo) por parte de la Comisión cinco años después de su creación, es decir, hacia 2010.

7. MEDIDAS ANTIFRAUDE

El Director Ejecutivo ejecuta el presupuesto de la Agencia. Todos los años presenta a la Comisión, el Tribunal de Cuentas y el Consejo de Administración de la Agencia la contabilidad detallada del ejercicio anterior, con indicación de ingresos y gastos. Además, el auditor interno de la Comisión tiene el mismo mandato respecto de la Agencia que con relación a los departamentos de la Comisión, y la Agencia dispone de un sistema interno de auditoría semejante al de la Comisión.

El Reglamento (CE) nº 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), y el Acuerdo interinstitucional de 25 de mayo de 1999 relativo a las investigaciones internas efectuadas por la OLAF se aplican sin restricción a la Agencia.

8. DESGLOSE DE LOS RECURSOS

8.1. Objetivos de la propuesta en términos de coste financiero

Créditos de compromiso en millones de euros (al tercer decimal)

(Indique las denominaciones de los objetivos, de las acciones y de los resultados)	Tipo de resultados	Coste medio	Año n ²⁵		[Año n + 1]		[Año n + 2]		[Año n + 3]		[Año n + 4]		Año n + 5 y ss.		TOTAL	
			Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total	Nº de resultados	Coste total
OBJETIVO OPERATIVO n° 1 ²⁶ (reconocimiento mutuo de material rodante)																
TOTAL				1,18		1,68		1,18		1,18		1,18				0,185
Título I				0,488		0,488		0,488		0,488		0,488				0,122
Título II				0,052		0,052		0,052		0,052		0,052				0,013
Título III				0,64		1,14		0,64		0,64		0,64				0,05
OBJETIVO OPERATIVO																

²⁵ El año n es el primer año de la aplicación de las modificaciones aportadas por la presente ficha financiera legislativa, es decir, el primer año tras la adopción de dichas modificaciones por las dos ramas de la Autoridad Presupuestaria.

²⁶ Según se describe en los puntos 5.3. y 8.8.2.

Nº 2 (Certificación de personal de tren)				0,37		0,37		0,37		0,37		0,37		0,160		
TOTAL																
Título I				0,244		0,244		0,244		0,244		0,244		0,122		
Título II				0,026		0,026		0,026		0,026		0,026		0,013		
Título III				0,1		0,1		0,1		0,1		0,1		0,025		
OBJETIVO OPERATIVO nº3 (otras tareas)																
TOTAL				0,135		0,135		0,135		0,135		0,135		0,135		
Título I				0,122		0,122		0,122		0,122		0,122		0,122		
Título II				0,013		0,013		0,013		0,013		0,013		0,013		
Título III																
COSTE TOTAL				1,685		2,185		1,685		1,685		1,685		0,48		

8.2. Gastos administrativos

8.2.1.a. Cantidad y tipo de recursos humanos (DG TREN)

Tipos de puestos		Personal que se asignará a la gestión de la acción utilizando recursos existentes y/o adicionales (número de puestos/ETC)					
		Año n	Año n + 1	Año n + 2	Año n + 3	Año n + 4	Año n + 5
Funcionarios o agentes temporales ²⁷ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Personal financiado ²⁸ con cargo al artículo XX 01 02							
Personal financiado ²⁹ con cargo al artículo XX 01 04/05							
TOTAL							

La adopción de la presente propuesta legislativa no tendrá repercusión sobre el personal de la DG TREN que supervisa las labores de la Agencia.

8.2.1.b. Cantidad y tipo de recursos humanos (Agencia Ferroviaria Europea)

Con respecto a la plantilla de personal que figura en el anteproyecto de presupuesto de 2007, hay que añadir, para los años n a n+4, 7 puestos AD8 suplementarios y, para los años n+5 y siguientes, 1 puesto AD8 suplementario. Estos puestos suplementarios se justifican seguidamente.

8.2.2. Descripción de las tareas derivadas de la acción

Atención: A continuación se describen las tareas de la Agencia, y no las de la DG TREN E2, encargada de su seguimiento.

Objetivo operativo 1: Reconocimiento mutuo del material rodante

- Elaboración del instrumento de referencia que contendrá todas las normas nacionales aplicables al material rodante
- Clasificación y comparación de esas normas

²⁷ Coste NO cubierto por el importe de referencia.

²⁸ Coste NO cubierto por el importe de referencia.

²⁹ Coste incluido en el importe de referencia.

- Coordinación de las labores de la red de autoridades nacionales con el objetivo de reducir el número de normas nacionales
- Publicación del cuadro de correspondencias de las normas nacionales
- Preparación de dictámenes técnicos a petición de las autoridades nacionales de seguridad y de la Comisión
- Preparación de recomendaciones con vistas a las decisiones de la Comisión orientadas a la reducción del número de normas nacionales y el aumento del número de normas objeto de reconocimiento mutuo

Para dicho objetivo operativo, hay que calcular:

- 4 expertos suplementarios durante los primeros 5 años, y después, 1 por año. Un A8 cuesta de media 0,122 millones de euros del Título I y 0,013 millones del Título II
- Además, hay que calcular para el grupo de trabajo 100 000 € anuales durante los primeros cinco años y, con posterioridad, 50 000 € anuales (Título III)
- Para las traducciones de una parte de las normas nacionales, al que calcular 540 000 € al año durante los cinco próximos años (Título III)
- Además, es necesario desarrollar equipos y programas informáticos específicos por un valor de 500 000 € el segundo año (Título III)

Objetivo operativo 2: Certificación del personal conductor de trenes (tercer paquete ferroviario)

- Recomendaciones para los modelos de licencias y certificados complementarios armonizados
- Recomendaciones para los códigos comunitarios en las categorías de licencias
- Proyecto de especificaciones relativas a los registros de conductores
- Colaboración con las autoridades competentes de los Estados miembros para garantizar la interoperabilidad de los registros
- Informe sobre los demás agentes que desempeñan cometidos determinantes para la seguridad
- Informe sobre la aplicación de la Directiva
- Informe sobre la utilización de tarjetas inteligentes

Para dicho objetivo, hay que calcular:

- Dos expertos suplementarios durante los primeros cinco años, y posteriormente un experto por año (Títulos I y II)

- Además, hay que calcular 100 000 € anuales los primeros cinco años (50 000 € para el grupo de trabajo, 50 000 € para los estudios), y después 25 000 € al año para el grupo de trabajo (Título III).

Objetivo operativo 3: Otras tareas

- Tareas relativas al ERTMS: Autoría sistema, gestión de especificaciones, gestión de la coexistencia de distintas versiones en la red, apoyo a la coordinación del despliegue del ERTMS en los corredores
- Elaboración de criterios comunitarios para la certificación de los poseedores de vagones, en el marco de los trabajos sobre certificación de talleres de mantenimiento
- Elaboración de la guía de aplicación de los registros de infraestructura y material rodante
- etcétera.

Para estas tareas se necesita un experto al año, además de los recursos disponibles (Títulos I y II)

8.2.3. *Origen de los recursos humanos (estatutarios)*

Atención: Se trata de personal de la DG TREN E2 se realizará el seguimiento de las actividades pertinentes de la Agencia.X Puestos actualmente asignados a la gestión del programa que se va a sustituir o ampliar

- Puestos preasignados en el ejercicio EPA/AP del año n
- Puestos que se solicitarán en el próximo procedimiento EPA/AP
- Puestos que se reasignan utilizando recursos existentes en el propio servicio gestor (reasignación interna).
- Puestos necesarios en el año n, pero no previstos en el ejercicio EPA/AP del año en cuestión

8.2.4. *Otros gastos administrativos incluidos en el importe de referencia (XX 01 04/05 - Gastos de gestión administrativa)*

millones de euros (al tercer decimal)

Línea presupuestaria (nº y denominación)	Año n	Año n + 1	Año n + 2	Año n + 3	Año n + 4	Año n + 5 y ss.	TOTAL
1. Asistencia técnica y administrativa (incluidos los costes de personal)							
Agencias ejecutivas ³⁰							

³⁰ Indique la ficha financiera legislativa correspondiente a la agencia o agencias ejecutivas de que se trate.

Otros tipos de asistencia técnica y administrativa							
- intramuros							
- extramuros							
Total asistencia técnica y administrativa							

8.2.5. *Coste financiero de los recursos humanos y costes asociados no incluidos en el importe de referencia*

millones de euros (al tercer decimal)

Tipo de recursos humanos	Año n	Año n + 1	Año n + 2	Año n + 3	Año n + 4	Año n + 5 y ss.
Funcionarios y agentes temporales ³¹ (XX 01 01)						
Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02 (auxiliares, END, contratados, etc.) (indique la línea presupuestaria)						
Coste total de los recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)						

Cálculo - *Funcionarios y agentes temporales*

Se supone que las tareas de seguimiento de la Agencia ocupan hoy una persona/año y que el hecho de añadir tareas a la Agencia no requiere funcionarios suplementarios.

Cálculo – *Personal financiado con cargo al artículo XX 01 02*

Igualmente, el hecho de añadir tareas a la Agencia no requiere personal financiado por este concepto.

³¹ Coste medio de un funcionario A suponiendo n=2008 y 2% al año

--

8.2.6. *Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia*

millones de euros (al tercer decimal)

	Año n	Año n + 1	Año n + 2	Año n + 3	Año n + 4	Año n + 5 y ss.	TOTAL
XX 01 02 11 01 - Misiones							
XX 01 02 11 02 - Reuniones y conferencias							
XX 01 02 11 03 - Comités ³²							
XX 01 02 11 04 - Estudios y consultoría							
XX 01 02 11 05 - Sistemas de información							
2. Total otros gastos de gestión (XX 01 02 11)							
3. Otros gastos de naturaleza administrativa (especifique e indique la línea presupuestaria)							
Total gastos administrativos, excepto recursos humanos y costes afines (NO incluidos en el importe de referencia)							

Cálculo - *Otros gastos administrativos no incluidos en el importe de referencia*

Se supone que las tareas suplementarias de la Agencia no generarán costes administrativos suplementarios a la Comisión. En efecto, la Agencia ha alcanzado prácticamente su velocidad de crucero, por lo que el número de reuniones/misiones con la agencia deberá mantenerse constante en general.

Las necesidades de recursos humanos y administrativos se cubrirán a través de la dotación asignada a la DG responsable de la gestión del procedimiento de asignación anual.

³² Especifique el tipo de comité y el grupo al que pertenece.