



Bruselas, 30.1.2013
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea

y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 881/2004

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1. Evolución reciente de la política ferroviaria de la UE

En su Libro Blanco titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», adoptado el 28 de marzo de 2011 (denominado en lo sucesivo «Libro Blanco de 2011», la Comisión anunció su proyecto de establecimiento de un Espacio Ferroviario Europeo único, es decir, de un mercado ferroviario interior en el que las empresas ferroviarias europeas puedan prestar servicios sin trabas innecesarias desde el punto de vista técnico y administrativo.

Por otro lado, las conclusiones del Consejo Europeo de enero de 2012 ponen también de relieve la necesidad de aprovechar las posibilidades de generación de crecimiento que brinda el Mercado Único plenamente integrado, tanto en lo que se refiere a las industrias de red como a las demás¹. Por su parte, la Comunicación de la Comisión en materia de Medidas en favor de la Estabilidad, el Crecimiento y el Empleo, adoptada el 30 de mayo de 2012², hace hincapié en la necesidad de intensificar la reducción de la carga reglamentaria y de las barreras que dificultan la entrada en el sector ferroviario, y formula recomendaciones en este sentido. Asimismo, el 6 de junio de 2012 la Comisión adoptó la Comunicación sobre fortalecimiento de la gobernanza del mercado único, que igualmente destaca la importancia del sector del transporte³.

En la última década, el mercado ferroviario de la UE ha experimentado cambios radicales que han venido de la mano de los tres «paquetes ferroviarios» legislativos (acompañados de otros actos auxiliares) encaminados a provocar la apertura de los mercados nacionales y lograr un ferrocarril más competitivo e interoperable a nivel de la UE, manteniendo a la vez un alto nivel de seguridad. Sin embargo, al pesar del desarrollo considerable de las normas y otras disposiciones de la UE (el «acervo de la UE») por el que se establece un mercado interior de los servicios de transporte ferroviario, la parte que ostenta el ferrocarril en el transporte intra-UE sigue siendo modesto. Por ello, la Comisión ha decidido presentar un cuarto paquete ferroviario que aumente la calidad y eficiencia de los servicios ferroviarios y elimine los obstáculos que subsisten en el mercado.

El presente Reglamento forma parte del cuarto paquete ferroviario, que se centra en la eliminación de las barreras administrativas y técnicas que subsisten: se establece, en particular, un enfoque común para la normativa que rige la seguridad y la interoperabilidad, lo que hace que aumenten las economías de escala entre las empresas ferroviarias activas en la UE, disminuyan los gastos administrativos y se aceleren los procedimientos administrativos, además de evitar la discriminación disimulada; todo ello de la mano de una Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (AFE). Este Reglamento debe sustituir al Reglamento fundacional inicial; confiere a la Agencia nuevas e importantes competencias que hacen de ella una auténtica autoridad ferroviaria europea en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad.

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

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

1.2. Razones de la sustitución del Reglamento 881/2004 (modificado) por un nuevo acto

Desde 2004, año en que se redactó el Reglamento fundacional inicial, la situación de los ferrocarriles europeos y la de la Agencia ha evolucionado considerablemente. Cada vez hay más constancia de cómo funciona el mercado interior del ferrocarril en la UE, entre otros aspectos en relación con la interoperabilidad y la seguridad. Se ha promulgado nueva legislación que ha dado como resultado la modificación del Reglamento de la Agencia (2008) o el desarrollo de las competencias de la AFE, aunque sin modificar el Reglamento (p. ej., la Decisión 2001/155/UE).

El informe de evaluación de impacto que acompaña la propuesta ha determinado una serie de medidas que conferirían nuevas competencias a la Agencia y agilizarían los actuales procesos.

Por otro lado, ha de introducirse una serie de cambios que permitan mejorar el funcionamiento de la Agencia; tales cambios serían el resultado de la evaluación del Reglamento original y de la Agencia (2009-2010), de las recomendaciones de la Declaración conjunta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo sobre las agencias descentralizadas (2012) y del documento de posición del Consejo de Administración acerca del futuro de la Agencia (2012). Se trata, sobre todo, de mejoras en la estructura interna, la gobernanza y la toma de decisiones de la Agencia, así como en sus relaciones con las partes interesadas.

Un nuevo Reglamento permitiría además presentar más claramente la estructura del acto legislativo (p. ej., gracias a la supresión o nueva numeración de los artículos) y hacerla más lógica (p. ej., trasladando algunos artículos a capítulos más pertinentes, creando nuevos capítulos y suprimiendo los obsoletos). Finalmente, las Directivas de interoperabilidad y seguridad son también objeto de modificación en el marco del paquete legislativo, lo que incide directamente en las competencias de la AFE; el presente Reglamento tiene que tener en cuenta este hecho.

Por todo ello, y teniendo presente el dictamen del servicio jurídico, la Comisión tiene la intención de proponer un nuevo Reglamento de la AFE que sustituya al Reglamento original (881/2004). Los cambios en relación este último Reglamento pueden clasificarse en tres diferentes categorías:

- *Disposiciones nuevas*: nuevas competencias de la Agencia (emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos, autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías y certificados de seguridad), mayor supervisión de las autoridades nacionales, más competencias en relación con las normas nacionales, nuevas fuentes de ingresos para el presupuesto de la AFE (tasas y cánones), Sala de Recurso; como resultado del enfoque común en torno a las Agencias de la UE han surgido asimismo algunas disposiciones nuevas, especialmente en relación con su organización interna.
- *Aclaración y simplificación de disposiciones existentes*: especialmente en relación con los métodos de trabajo, el sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario (ERTMS), el personal ferroviario, los registros, y otras actividades.
- *Actualizaciones* debidas a la evolución del marco legislativo y político: disposiciones relativas a la estructura interna y el funcionamiento, así como referencia a los procedimientos de comitología y los actos delegados.
- *Cambios de redacción* en comparación con el Reglamento original.

1.3. Vínculos entre el presente Reglamento y las Directivas de interoperabilidad y seguridad

La Directiva 2008/57/CE (Directiva de interoperabilidad ferroviaria) y la Directiva 2004/49/CE (Directiva de seguridad ferroviaria) están íntimamente ligadas al Reglamento original, Reglamento (CE) nº 881/2004. En el Cuarto paquete ferroviario estas Directivas se proponen como refundiciones; no obstante, seguirán estando muy vinculadas al presente Reglamento. Ello se debe fundamentalmente al hecho de que la Agencia actúa en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad ferroviarias, cuya base jurídica la proporcionan dichas Directivas.

Los vínculos con el presente Reglamento son, en particular:

- especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI, Directiva de interoperabilidad), objetivos comunes de seguridad (OCS, Directiva de seguridad) y métodos comunes de seguridad (MCS, Directiva de seguridad); la Agencia es responsable de la formulación de recomendaciones acerca de su adopción por parte de la Comisión, así como de la emisión de dictámenes a la Comisión respecto a la no aplicación de ETI;
- certificados de seguridad: la Agencia es responsable de su emisión; el procedimiento completo se recoge en la Directiva de seguridad;
- registros: la agencia es responsable de la formulación de recomendaciones a la Comisión respecto a las especificaciones de los registros (recogidos en la Directiva de interoperabilidad) y a su revisión, así como de su accesibilidad por parte del público;
- autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos ferroviarios y autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías: la Agencia es responsable de su emisión; el procedimiento completo para solicitarlas se recoge en la Directiva de interoperabilidad;
- aplicaciones telemáticas y Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS): estos son ámbitos específicos regulados por las ETI correspondientes, adoptadas con arreglo a la Directiva de interoperabilidad; la Agencia desempeña un importante papel porque es una autoridad del sistema;
- organismos de evaluación de la conformidad notificados: la Agencia es responsable de respaldar y supervisar sus actividades; su creación y asignación de funciones quedan reguladas por la Directiva de interoperabilidad;
- autoridades nacionales de seguridad: la Agencia es responsable de respaldar y supervisar sus actividades; su creación y asignación de funciones quedan reguladas por la Directiva de seguridad;
- normas nacionales del ámbito ferroviario: la Agencia es responsable de su examen con él fin de reducir su número; el procedimiento de notificación de normas está regulado por las Directivas de seguridad e interoperabilidad.

2. RESULTADO DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO

Los servicios de la Comisión han venido debatiendo de forma continuada con representantes del sector acerca de la evolución del Espacio Ferroviario Europeo único. En 2010-2011

llevaron a cabo una evaluación *ex post* del Reglamento 881/2004 y del funcionamiento de la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea⁴. Esta evaluación, unida a la evaluación general de las Agencias de la UE en 2009, demostró el valor añadido aportado por la Agencia y, en general, registró una opinión positiva por parte de las partes interesadas de la AFE y sus realizaciones. Los resultados de la evaluación se han convertido en la base y materia prima del subsiguiente proceso de evaluación de impacto ligado a la revisión del Reglamento.

La Comisión Europea ha llevado a cabo una exhaustiva evaluación de impacto que respalde las propuestas legislativas destinadas a aumentar la eficiencia y competitividad del Espacio Ferroviario Europeo único, tanto en lo que se refiere a la interoperabilidad como a la seguridad. En junio de 2011 se instituyó un Grupo Director de la Evaluación de Impacto; la DG MOVE invitó a participar en el mismo a todas las demás DG.

Un consultor externo redactó un estudio destinado a respaldar la evaluación de impacto y emprendió una consulta específica de las partes interesadas. La consulta específica comenzó el 18 de noviembre de 2011 con una encuesta por Internet y finalizó el 30 de diciembre de 2011. A la consulta siguieron entrevistas con los principales interesados y un seminario de partes interesadas a finales de febrero de 2012.

Desde entonces, la DG MOVE ha tomado parte en reuniones bilaterales con el sector al objeto de sopesar los puntos de vista de éste acerca de lo que debería lograrse con el cuarto paquete ferroviario en relación con la interoperabilidad y la seguridad.

Dado el carácter técnico de la iniciativa, no se celebraron consultas públicas. Sin embargo, la Comisión veló por que todas las partes interesadas fueran consultadas a su debido momento y por que las conversaciones cubrieran todos los elementos clave de la iniciativa.

Comité de evaluación de impacto:

El 5 de septiembre de 2012 se reunió el Comité de Evaluación de Impacto, que posteriormente emitió un dictamen positivo. Las principales recomendaciones del Comité fueron incorporadas al informe de evaluación de impacto (en lo sucesivo, informe de EI):

- se añadieron más datos estadísticos y más información sobre la consulta de las partes interesadas;
- se incluyeron nuevos efectos sinérgicos con otros elementos del cuarto paquete ferroviario, y se precisaron algunos impactos indirectos;
- se pormenorizaron las medidas fundamentales comunes a las opciones 2-5, y se expuso con más claridad lo relativo a su diferenciación;
- se expusieron y explicaron mejor los métodos de evaluación de impacto; gracias a una mejor exposición de las correspondencias, se precisó la lógica de la evaluación de impacto;
- se distinguieron con mayor claridad los costes administrativos para los agentes económicos (empresas ferroviarias) y el coste para las administraciones públicas (autoridades nacionales, AFE y Comisión).

Opciones contempladas:

Mediante un examen de las distintas medidas, la Comisión determinó cinco opciones estratégicas (opciones 2-6) que podían compararse con la hipótesis de referencia. Las opciones 2-5 conciernen fundamentalmente el nivel de interacción entre la Agencia

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

Ferroviaria de la Unión Europea (AFE o «la Agencia») y las autoridades nacionales; a través de todas ellas pueden alcanzarse los objetivos operativos. La opción 6 es un conjunto de medidas horizontales esencialmente independiente de la interacción entre la AFE y las autoridades nacionales, y puede aplicarse paralelamente a cualquiera de las opciones 2-5 con el fin de reforzar el impacto final.

opción 1: hipótesis de referencia (seguir como hasta ahora): permitir que prosiga la actual evolución del sector

opción 2: una mayor facultad de coordinación para la Agencia al objeto de lograr una mayor coherencia en la certificación de empresas ferroviarias y autorizaciones de vehículos

opción 3: la AFE se convierte en ventanilla única; la decisión última en materia de certificación y autorizaciones sigue estando en las autoridades nacionales (AN), pero la AFE controla la entrada y salida de solicitudes, así como las decisiones

opción 4: la AFE y las AN comparten competencias, pero la decisión final en materia de certificación y autorizaciones recae en la Agencia

opción 5: la AFE asume las actividades de las AN en materia de certificación de empresas ferroviarias y autorizaciones de vehículos

opción 6: medidas horizontales, tanto legislativas como de carácter flexible (aparte de compartir responsabilidades entre AN y AFE), que podían aplicarse para mejorar la competitividad del sector ferroviario, como por ejemplo reforzar el papel de la AFE en la difusión de información ferroviaria, la formación y el paso de un sistema de normas técnicas y de seguridad nacionales a otro de normas de la UE (la AFE y las AN tendrían para ello que detectar normas innecesarias y las AN tendrían que suprimirlas y limitar la posibilidad de adoptar otras nuevas).

Impacto de las opciones: Se consideró que el impacto medioambiental de todas las opciones es positivo, aunque escaso. Se estimó también que el impacto de todas las opciones es escaso y marginal.

En el cuadro que se presenta a continuación se señalan los beneficios económicos (eficiencia) y los objetivos cumplidos (efectividad) gracias a la combinación de opciones:

Opción	Eficiencia (beneficio neto total en millones de EUR)	Efectividad (nº de objetivos operativos cumplidos)
Opción 2+6: Mayor coordinación de la AFE + medidas horizontales	411	1
Opciones 3+6: AFE ventanilla única + medidas horizontales	461	2
Opciones 4+6: Competencias compartidas entre la AFE y las AN + medidas horizontales	497	3
Opción 5+6: La AFE asume competencias de las AN en materia de certificación y autorizaciones + medidas horizontales	476	3

Se llegó a la conclusión de que la opción 4 (combinada con la opción 6) era la preferida, ya que arroja un mayor equilibrio de beneficios por lo que se refiere a:

- la industria, por la reducción de los costes y de la duración de los plazos de certificación en materia de seguridad y autorizaciones de vehículos y otros subsistemas;
- la incidencia en el presupuesto de la UE;
- el impacto de los costes de las administraciones nacionales;
- el respeto de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad;
- la capacidad de responder a los problemas detectados, y
- el cumplimiento de los objetivos.

En el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña las propuestas legislativas destinadas a eliminar las barreras administrativas y técnicas en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad en el mercado ferroviario de la UE se presenta más información acerca de la evaluación de impacto y de los resultados de la consulta de las partes interesadas. Se publicará en las páginas *web* de la Secretaría General de la Comisión tras la adopción de este acto jurídico.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

En esta sección se exponen y comentan las principales disposiciones del nuevo Reglamento sobre la AFE, poniéndolas en relación, cuando proceda, con el texto original del Reglamento 881/2004.

CAPÍTULO 1– PRINCIPIOS:

Artículo 1: los objetivos han sido revisados para reflejar las nuevas competencias de la Agencia y se han trasladado a los considerandos; en su lugar, y en aras de la claridad, se añade el epígrafe «Objeto y ámbito de aplicación».

Artículo 2: el estatuto jurídico, que antes se encontraba en el artículo 22, ha pasado a este otro, más apropiado.

Artículo 3: las modificaciones reflejan los nuevos tipos de actos de la Agencia.

CAPÍTULO 2 – MÉTODOS DE TRABAJO:

Con la adición de este nuevo capítulo se abordan aspectos que anteriormente figuraban en otros capítulos pero que tratan de los métodos utilizados por la AFE para alcanzar sus objetivos.

Artículo 4: artículo sobre los «grupos de trabajo»; nueva redacción para aumentar la claridad desde el punto de vista jurídico; en particular, la referencia a la AEIF es obsoleta y puede suprimirse; el antiguo artículo 24, apartado 4 se ha trasladado aquí en lugar del artículo sobre el personal de la AFE; el reglamento interno es aprobado por el Consejo de Administración.

Artículo 7: «evaluación de impacto»: el texto original se limitaba a un análisis de costes y beneficios desde el punto de vista de la seguridad (artículo 6, apartado 4); esta función no debe formar parte de ninguna actividad específica de la Agencia, por lo que estos apartados deben trasladarse a una sección general, generalizando su aplicación y asignando claramente las funciones; ello se ajusta al documento de posición del Consejo de Administración sobre el futuro de la AFE y a los principios de presupuestación y gestión por actividades.

Artículo 8: «estudios»: antiguamente artículo 20; el traslado se debe a que los estudios son un medio de lograr los objetivos y no una función en sí misma.

Artículo 9: «dictámenes»: antiguamente, artículo 10 sobre dictámenes técnicos; se suprime el término «técnicos» de conformidad con las directrices; se suprime, por obsoleto, el apartado 2 *bis*, letra b); se modifica el apartado 3 (antiguamente, apartado 2 *ter*) para ampliar el ámbito de aplicación (que antes se limitaba a las ETI, sin una lógica clara).

Artículo 10: «visitas a los Estados miembros»: anteriormente artículo 33; el traslado esta sección se debe a que las visitas son un medio de lograr los objetivos de la Agencia.

CAPÍTULO 3 – ACTIVIDADES RELATIVAS A LA SEGURIDAD FERROVIARIA:

Artículo 11: «apoyo técnico – seguridad»: modificaciones menores con el fin de precisar las funciones de la Agencia.

Artículo 12: «certificados de seguridad» : nuevo papel de la AFE (emisión de certificados de seguridad), según propone el informe de EI, en consonancia con la revisión de la Directiva de seguridad.

Artículo 13: «mantenimiento de los vehículos»: nuevo artículo, es un resto del antiguo capítulo 3 *bis* que ha sido simplificado y trasladado a la sección en materia de seguridad, más apropiado.

Artículo 14: «transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril»: artículo NUEVO que formaliza funciones que la AFE está ya desarrollando en el ámbito del transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

CAPÍTULO 4 – ACTIVIDADES RELATIVAS A LA INTEROPERABILIDAD:

Artículo 15: «apoyo técnico – interoperabilidad»: ligera modificación para reflejar los cambios que han tenido lugar en la Directiva de interoperabilidad (letras b) y c)) y para precisar las actuales funciones de la AFE.

Artículo 16: «autorizaciones de vehículos»: nuevo artículo que regula la nuevas competencias de la AFE por lo que se refiere a las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos, como propone el informe de EI y en consonancia con la Directiva de Interoperabilidad (modificada).

Artículo 17: «autorización de tipos de vehículos»: nuevo artículo que regula la nueva competencia de la AFE por lo que se refiere a las autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículos, en consonancia con la Directiva de Interoperabilidad (modificada).

Artículo 18: «autorización de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías»: nuevo artículo que trata de la nueva función de la AFE en el terreno de las autorizaciones de subsistemas de control-mando y señalización en las vías; está ligado al nuevo papel de la AFE como autoridad del sistema y a su nueva función de emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos a efectos del ERTMS (con el fin de garantizar que las autorizaciones de puesta en el mercado emitidas para vehículos con material ERTMS a bordo sean compatibles con los sistemas en las vías).

Artículo 19: «aplicaciones telemáticas»: se añade este artículo para formalizar una función que la AFE desempeña ya con arreglo a la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros y a la de mercancías, y en consonancia con el informe de EI.

Artículo 20: «asistencia a los organismos de evaluación de la conformidad notificados»: modificación del artículo; las disposiciones en materia de supervisión de organismos notificados por parte de la Comisión se han trasladado a la nueva sección sobre supervisión; el resto trata de la asistencia a los organismos notificados (la Comisión asignó a la Agencia las tareas relativas a la secretaría técnica de NB Rail a partir del 20 de abril de 2011, y esta actividad está ya en curso; este hecho debe reflejarse oportunamente la legislación).

CAPÍTULO 5 – ACTIVIDADES RELATIVAS A LAS NORMAS NACIONALES (trasladado después del capítulo sobre interoperabilidad):

Artículos 21, 22 y 23: «normas nacionales»: estos nuevos artículos incorporan los antiguos artículos 9 *bis* y 9 *ter*, modificados con el fin de ponerlos en consonancia con las Directivas de interoperabilidad y de seguridad y para tener en cuenta las competencias ampliadas de la AFE en relación con las normas nacionales como consecuencia del informe de EI y del proyecto de informe del grupo de trabajo sobre normas nacionales de seguridad; la gestión de la base de datos informática recae claramente en la AFE con el fin de aclarar lo que antiguamente era una responsabilidad compartida (Comisión y AFE) y para subsanar determinados problemas técnicos, de coordinación y de propiedad.

CAPÍTULO 6 – ACTIVIDADES RELATIVAS AL ERTMS: la sección dedicada al ERTMS merece un nuevo capítulo aparte.

Artículos 24-28: «actividades relativas al ERTMS»: contienen el antiguo artículo 21 *bis*, debidamente modificado para precisar las responsabilidades de la Agencia y de otras partes en relación con el ERTMS al objeto de mejorar el despliegue del sistema y reflejar funciones que la AFE está ya desempeñando en este campo; el artículo 13 *sexies* se modifica para ponerlo en consonancia con la evaluación previa de la Comisión de cuatro años de seguimiento.

CAPÍTULO 7 – ACTIVIDADES RELATIVAS A LA SUPERVISIÓN DEL ESPACIO FERROVIARIO EUROPEO ÚNICO nuevo capítulo en el que, para una mayor visibilidad y claridad, se combinan diferentes funciones en materia de supervisión.

Artículo 29: «supervisión de las autoridades nacionales de seguridad»: nuevo artículo que regula la nueva competencia de la AFE: control de las autoridades nacionales de seguridad, como propone el informe de EI (y la evaluación del Reglamento de la AFE).

Artículo 30: «supervisión de los organismos notificados»: nuevo artículo que regula la nueva competencia de la AFE: el control de los organismos notificados, como propone el informe de EI.

Artículo 31: «supervisión de los avances de la interoperabilidad y la seguridad»: se basa en parte en el antiguo artículo 9 (nuevos apartados 1 y 2; las funciones de la AFE en el campo de la supervisión de la seguridad están ahora más claras), en el antiguo artículo 14 (nuevos apartados 3 y 4, los dos informes separados sobre interoperabilidad y seguridad se funden ahora en uno solo); apartado 5: basado en el artículo 21 *ter* (2 *bis*), de conformidad con el informe de EI y con la evaluación del Reglamento de la AFE.

CAPÍTULO 8 – OTRAS ACTIVIDADES – nuevo capítulo que combina capítulos anteriores sobre registros, personal ferroviario y otras actividades.

Artículo 32: «personal de las empresas ferroviarias»: para una mayor simplicidad, combina los antiguos artículos 16 *ter*, 16 *quater* y 17; algunas actividades son obsoletas, otras se recogen en la Directiva 2007/59; las modificaciones evitan la ambigüedad jurídica y la repetición.

Artículo 33: «registros»: este artículo combina los antiguos artículos 18 y 19, actualizados y adaptados a la legislación.

Artículo 34: «redes de autoridades nacionales de seguridad, organismos de investigación y organismos representativos»: anteriormente se encontraba parcialmente en el artículo 6, apartado 5 y en el artículo 9; se ha añadido la red de organismos representativos (apartado 2) para mejorar y estructurar la coordinación de las partes interesadas a nivel de la agencia; se ha añadido un apartado 3 para mejorar y estructurar la consulta de todas las partes interesadas y, en última instancia para obtener unos mejores resultados de la Agencia en cuanto a calidad

(como sostenían la evaluación del Reglamento de la AFE y el documento de posición sobre el futuro de la misma).

Artículo 35: «comunicación y difusión»: nuevo artículo que formaliza parte las actividades existentes de la AFE; se inspira en el informe de EI, en la evaluación del Reglamento de la AFE y en el documento de posición sobre el futuro de la misma.

Artículo 36: «investigación y fomento de la innovación»: se trata del artículo original al que se ha añadido la investigación, formalizando así una actividad que la AFE venía desarrollando en gran medida; se ajusta al documento de posición del Consejo de Administración sobre el futuro de la AFE.

Artículo 37: «asistencia a la Comisión»: ligeramente modificado.

Artículo 38: «asistencia en la evaluación de proyectos ferroviarios»: antiguamente artículo 15, se ha ampliado el ámbito de aplicación para incluir la seguridad.

Artículo 39: «asistencia a los Estados miembros y las partes interesadas»: nuevo artículo que observa lo recogido en el informe de EI (medida de la opción 6) y en los resultados de la evaluación del Reglamento de la AFE.

Artículo 40: «relaciones internacionales»: nuevo artículo que formaliza una actividad que la AFE venía desarrollando en gran medida; se ajusta al informe de EI y al documento de posición del Consejo de Administración sobre el futuro de la AFE.

Artículo 41: «piezas de recambio»: artículo nuevo; nueva actividad que se ajusta a la opinión del informe de EI.

CAPÍTULO 9 – ORGANIZACIÓN DE LA AGENCIA: introducido en gran medida como respuesta a la Declaración conjunta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo sobre las agencias descentralizadas y al enfoque común (2012), en especial por lo que se refiere a la ampliación de las competencias del Consejo de Administración; la creación del Comité Ejecutivo; el programa de trabajo plurianual; y otras disposiciones estándar en materia de recursos humanos y aspectos presupuestarios.

Otros cambios importantes:

Artículo 48: «programas de trabajo anuales y plurianuales»: para una mayor claridad se incluye este nuevo artículo independiente sobre los programas de trabajo; se ajusta a Declaración conjunta y al enfoque común, a la evaluación del Reglamento de la AFE y al documento de posición del Consejo de Administración de la AFE sobre el futuro de la Agencia (perspectiva plurianual, principios de presupuestación y gestión por actividades, relaciones con las partes interesadas).

Artículos 51-57: «Sala de Recurso»: nuevos artículos; la ampliación de las competencias de la AFE (emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y certificados de seguridad) hace necesaria una Sala de Recurso; el informe de EI recomendaba la creación de un organismo de recurso independiente fuera de la Agencia; sin embargo, parece que la solución ya vigente en el caso de la EASA sea más apropiada; las disposiciones pertinentes del Reglamento de la EASA ha servido de base.

CAPÍTULO 10 – DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 58, apartado 2: nueva letra c), donde se dispone nuevo recursos para la AFE: cobro de tasas y cánones por la emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y certificados de seguridad (que constituyen nuevas competencias); nueva letra e), que pone el Reglamento en consonancia con el Reglamento de la EASA.

CAPÍTULO 11 – PERSONAL: nuevo capítulo que se ajusta en gran medida a las disposiciones estándar resultantes del enfoque común sobre las agencias (artículos 62 y 63).

Artículo 61: «personal – disposiciones generales»: corresponde al antiguo artículo 24 y ha sido modificado con arreglo a la Declaración conjunta sobre las agencias, la evaluación del Reglamento de la AFE y el documento de posición del Consejo de Administración sobre el futuro de la Agencia; se han suprimido las limitaciones en materia de contratos máximos.

CAPÍTULO 12 – DISPOSICIONES GENERALES:

los artículos 64, 66-68 y 70-72 han sido trasladados aquí desde otros lugares del antiguo Reglamento, modificándolos si la Declaración conjunta sobre las agencias así lo recomendaba.

Artículo 65: «acuerdo de sede y condiciones de funcionamiento»: nuevo artículo que se ajusta a la Declaración conjunta sobre agencias descentralizadas (2012).

Artículo 69: «cooperación con las autoridades y organismos nacionales»: los artículos derivados de las nuevas competencias de la AFE para emitir certificados y autorizaciones; en algunos casos se considera necesaria la cooperación con las autoridades y organismos nacionales por la experiencia de que disponen; posibilidad de contratar o subcontratar con ellos algunas de las actividades de la AFE.

CAPÍTULO 13 – DISPOSICIONES FINALES: nuevo capítulo

Artículos 73 y 74: «actos delegados»: artículos nuevos; de resulta de las nuevas funciones de la AFE (emisión de certificados de seguridad, autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos, recursos propios), se hace necesaria la adopción de actos delegados; es el mismo caso que la EASA.

Artículo 75: «procedimiento de comité»: nuevo artículo, incluido para evitar referencias a otros actos (Directiva de interoperabilidad).

Artículo 76: «evaluación y revisión»: se trata del antiguo artículo, modificado conforme a las recomendaciones de la Declaración conjunta sobre las agencias.

ARTÍCULOS QUE NO CAMBIAN EN COMPARACIÓN CON EL REGLAMENTO 881/2004: 5, 6, 58, 59, 60.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Este nuevo Reglamento constituye una base de legislativa sobre la que la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea puede asumir compromisos presupuestarios y de personal. En el anexo (ficha financiera legislativa) se ofrecen cálculos detallados.

Hay que señalar que, por lo que se refiere al personal de la AFE, el presente acto da cabida a:

1. las cifras en materia de recursos procedentes de dos fichas financieras legislativas anteriores adjuntas al antiguo Reglamento 881/2004 y a su modificación de 2008 (Reglamento 1335/2008), que proporcionaron a la AFE un personal temporal compuesto por 104 personas;
2. los ejercicios presupuestarios de 2005-2013, por los que la Autoridad Presupuestaria proporcionó a la AFE 39 puestos adicionales para cubrir actividades no previstas en el Reglamento original, con lo que en 2013 la cifra total es de 143 puestos temporales;
3. la repercusión estimada de las nuevas actividades y las funciones más amplias de la AFE previstas en el nuevo Reglamento, que queda fijado en 43 personas.

Por lo que se refiere al **punto 2**, hay que señalar que el número de puestos de trabajo ha aumentado gradualmente desde que la AFE se constituyó en 2005. Este cambio ha sido objeto cada año de un examen atento; la Autoridad Presupuestaria lo ha venido adoptando en función del número de puestos propuestos por la Comisión. La principal razón que explica la diferencia entre el punto 1 y 2 es que una serie de funciones y actividades, tales como los asuntos jurídicos, el responsable de la protección de datos, la Secretaría del Consejo de Administración, las auditorías internas, la planificación de actividades y la planificación de la calidad, la evaluación económica (evaluación de impacto), la gestión de los locales, y la dirección administrativa, no estaba prevista en el Reglamento original, o al menos no se pensaba que tales actividades se desarrollarían con un personal específico. En algunos ámbitos de actividad, como los recursos humanos, las tecnologías de la información y las finanzas, los recursos necesarios se infravaloraron notablemente.

Por lo que se refiere a la evaluación económica, esta actividad surge del hecho de que la AFE fue constituida para respaldar el establecimiento de un espacio ferroviario integrado y competitivo. Desde el principio se convirtió en parte integrante de las actividades de la Agencia, incluso si no existía un personal específico previsto en la ficha financiera. La necesidad de esta actividad no admite discusión; recientemente ha sido adaptada al enfoque de la presupuestación por actividades; esto se refleja en la propuesta de un nuevo artículo para incluirlo en el nuevo Reglamento de la Agencia.

Paralelamente a la citada evolución, varios actos de la Comisión han conferido a la Agencia nuevas tareas con repercusiones en los recursos, sin que ello se reflejara en la ficha financiera. Por ejemplo, la Decisión 2011/155/UE de la Comisión, sobre la publicación y gestión del documento de referencia mencionado en el artículo 27, apartado 4, de la Directiva 2008/57/CE, confiere nuevas funciones a la Agencia al objeto de simplificar y hacer más transparentes los procedimientos y normas que rigen la autorización de los vehículos y los subsistemas. Más específicamente, las competencias de la AFE afectan a los procedimientos de documentación y autorización en los Estados miembros, la documentación de las normas nacionales aplicables a las autorizaciones de vehículos ferroviarios, la comprobación de incoherencias en los datos, la asistencia a las autoridades nacionales de seguridad y la gestión y conservación de los datos.

Por lo que se refiere al **punto 3**, las repercusiones presupuestarias y de personal como resultado de las funciones nuevas o ampliadas se derivan principalmente de cálculos efectuados por las evaluaciones de impacto, la puesta en práctica de las recomendaciones de la Declaración conjunta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo sobre las agencias descentralizadas, las recomendaciones del Tribunal de Cuentas y del servicio interno de auditoría, y de la evaluación del Reglamento de la AFE. Todos los cambios legislativos se exponen detalladamente en la parte 3 de la presente exposición de motivos. Se estima que para hacer frente a las competencias nuevas o ampliadas es necesario un total de 70 personas, 43 más que la plantilla actual de la Agencia. Estas nuevas 43 personas se ocuparán de la emisión de autorizaciones y certificados; los gastos correspondientes serán sufragados por tasas y cánones externos; las puestos de las 27 personas restantes se cubrirán mediante una reorganización interna de la actual plantilla de la Agencia. Por lo tanto, no habrá repercusiones adicionales en el presupuesto de la UE (excepto en los años 2015 y 2016, en que todavía no se cobraran tasas y cánones).

Las 43 personas adicionales corresponderían a las siguientes categorías:

- expertos técnicos (41 personas) que se ocuparían de la emisión de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos (30), autorizaciones de

entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías (6) y certificados de seguridad (5);

- personal administrativo (2), entre los que habría un contable que se ocuparía de la gestión del sistema de tasas y cánones externos, e incluiría la cooperación con las autoridades nacionales.

Las tasas y cánones externos cubriría también los gastos generales correspondientes, fundamentalmente:

- traducción de las decisiones de la AFE a las lenguas nacionales;
- sistema informático necesario para la contabilidad (tasas y cánones).

Las 27 personas restantes, cuyos puestos se cubrirán mediante una reorganización interna de la actual plantilla de la Agencia, se ocuparán de:

- la supervisión de las autoridades nacionales de seguridad y los organismos notificados; la aplicación de la legislación nacional de seguridad e interoperabilidad;
- la reducción del número de normas nacionales;
- el respaldo y la información de los Estados miembros y las partes interesadas; la divulgación de información y la formación en el terreno ferroviario y la coordinación de la normalización de piezas de recambio.

Las repercusiones presupuestarias de la AFE para el presupuesto de la UE en el periodo 2015-2020 puede estimarse en 157 113 millones de euros. El coste de las nuevas competencias para el presupuesto asciende a 0,4133 millones, ya que a partir de 2017 quedarán cubiertas por las tasas y cánones pagados por la industria.

Existe también un impacto en los recursos de la Comisión (DG MOVE). En este sentido, el presente Reglamento incorpora:

4. los cálculos en materia de recursos procedentes de dos fichas financieras legislativas anteriores adjuntas al antiguo Reglamento 881/2004 y a su modificación de 2008 (Reglamento 1335/2008), que proporcionaron a la Comisión dos funcionarios/agentes temporales;
5. cambios en el periodo 2005-2013, con tres nuevos funcionarios de la Comisión dedicados a temas relacionados con la AFE y que cubren funciones no previstas en el Reglamento original;

Para la Comisión, el número total de personas vinculadas a la nueva iniciativa es de 5, y no se ha solicitado nuevo personal.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea

y por el que se deroga el Reglamento (CE) n° 881/2004

(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, su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La constitución progresiva de un espacio ferroviario europeo sin fronteras exige una intervención de la Unión en el ámbito de la reglamentación técnica aplicable a los ferrocarriles, tanto en lo que se refiere a los aspectos técnicos (interoperabilidad) como a los de la seguridad, puesto que ambos son indisolubles y ambos requieren un nivel de armonización más elevado a nivel de la Unión. Las dos últimas décadas han presenciado la adopción de una legislación en el terreno ferroviario, y en particular los tres paquetes cuyos actos más relevantes son la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y la Directiva 2008/57/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la interoperabilidad del sistema ferroviario dentro de la Comunidad.
- (2) El alcance simultáneo de los objetivos de seguridad e interoperabilidad del ferrocarril exige un trabajo técnico importante que debe encabezar un organismo especializado. Por ello en 2004 se impuso, como parte del segundo paquete ferroviario, establecer, dentro de la estructura institucional existente y en el respeto del equilibrio de poderes dentro de la Unión, una Agencia Europea encargada de la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias (denominada en lo sucesivo «la Agencia»).
- (3) La Agencia Ferroviaria Europea, creada originalmente por el Reglamento (CE) n° 881/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004³, por el que se

¹ DO C ... , p. ...

² DO C ... , p. ...

crea una Agencia Ferroviaria Europea con el fin de fomentar la constitución de un espacio ferroviario europeo sin fronteras y de contribuir a la revitalización del sector ferroviario, reforzando a la vez sus logros fundamentales en materia de seguridad. El Reglamento 881/2004 tuvo que sustituirse por un nuevo acto debido a los cambios notables que experimentó la Agencia en sus competencias y su organización interna.

- (4) El cuarto paquete ferroviario propone importantes cambios destinados a mejorar el funcionamiento del Espacio Ferroviario Europeo único a través de la refundición de la Directiva 2004/49/CE y de la Directiva 2008/57/CE, ambas directamente relacionadas con las competencias de la Agencia. Estas Directivas, unidas al presente Reglamento regulan, en particular, actividades tales como la emisión de autorizaciones para los vehículos y certificados de seguridad a nivel de la Unión. Los cambios conllevan un mayor protagonismo de la Agencia.
- (5) La Agencia debe contribuir a la creación y funcionamiento efectivo del Espacio Ferroviario Europeo único sin fronteras y garantizar en él un alto nivel de seguridad, impulsando a la vez la posición competitiva del sector ferroviario. Esto se logrará contribuyendo en el aspecto técnico a la aplicación de la legislación de la Unión Europea que persigue mejorar el grado de interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y desarrollar una estrategia común en materia de seguridad del sistema ferroviario europeo. La Agencia deberá también desempeñar el papel de autoridad europea responsable de conceder autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos ferroviarios, certificados de seguridad para las empresas ferroviarias y autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías. Además, debe supervisar las normas nacionales y la actividad de las autoridades nacionales cuando afectan a los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad del ferrocarril.
- (6) En la búsqueda de estos objetivos, la Agencia tendrá plenamente en cuenta el proceso de ampliación de la Unión y las limitaciones específicas de los enlaces ferroviarios con terceros países. La Agencia tendrá competencias exclusivas en el marco de las funciones y facultades que se le hayan atribuido.
- (7) En el desarrollo de tales funciones, y especialmente cuando se trate de la formulación de recomendaciones, la Agencia deberá tener muy en cuenta la opinión de expertos ferroviarios externos. Estos expertos serán fundamentalmente profesionales del sector ferroviario y de las administraciones nacionales correspondientes. Gracias a ellos los grupos de trabajo de la Agencia serán competentes y representativos.
- (8) La Agencia debe redoblar su empeño en el campo de la evaluación de impacto con el fin de comprender mejor los efectos económicos que imperan en el sector ferroviario y su impacto en la sociedad, de permitir que otras partes decidan con conocimiento de causa, y de gestionar mejor las prioridades de trabajo y la asignación de recursos en el marco de la Agencia.
- (9) La Agencia proporcionará, en particular a la Comisión, un respaldo técnico independiente y objetivo. La Directiva ... [de interoperabilidad ferroviaria] constituye la base para la elaboración y revisión de las Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad (ETI), y la Directiva ... [de seguridad ferroviaria], para la elaboración y revisión de los Métodos Comunes de Seguridad (MCS) y los Objetivos Comunes de Seguridad (OCS). La continuidad de los trabajos y el desarrollo de las

³

DO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

ETI, los MCS y los OCS a lo largo del tiempo requieren un marco técnico permanente y un personal específicamente dedicado en el marco de un organismo especializado. Por esa razón, la Agencia debe ser responsable de facilitar a la Comisión recomendaciones para la elaboración y revisión de las ETI, los MCS y los OCS. Las organizaciones de seguridad y los organismos reguladores nacionales han de tener también la posibilidad de recabar un dictamen técnico independiente de la Agencia.

- (10) Las empresas ferroviarias se han topado con diferentes problemas a la hora de solicitar certificados de seguridad a las autoridades nacionales competentes, desde procedimientos retardadores y costes excesivos a tratos no equitativos, especialmente en el caso de empresas que desean entrar en el mercado. Los certificados emitidos en un Estado miembro no se reconocen incondicionalmente en otros Estados miembros, en detrimento del espacio ferroviario europeo único. Para que los procedimientos de emisión de certificados de seguridad de las empresas ferroviarias sean más eficaces e imparciales, es fundamental cambiar a un certificado de seguridad único válido en toda la Unión y emitido por la Agencia. La Directiva revisada ... [de seguridad ferroviaria] proporciona una base para ello.
- (11) En la actualidad la Directiva 2008/57/CE dispone que, tratándose de vehículos ferroviarios, cada Estado miembro otorga autorizaciones de entrada en servicio, excepto en casos específicos. El grupo de trabajo específico para autorizaciones de vehículos, instituido por la Comisión en 2011, analizó diversos casos en los que los fabricantes y las empresas ferroviarias tenían que hacer frente a una duración y coste excesivos de los procedimientos de autorización, y propuso una serie de mejoras. Como algunos de los problemas se derivan de la complejidad del actual procedimiento de autorización de vehículos, este último debe simplificarse. Cada vehículo ferroviario debe obtener solo una autorización, y esta autorización de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos debe ser concedida por la Agencia. Esto conllevaría ventajas evidentes para el sector porque se reducirían los costes y el tiempo necesarios y disminuiría el riesgo de discriminación, especialmente en el caso de nuevas empresas que deseen entrar en el mercado ferroviario. La Directiva revisada ... [de interoperabilidad ferroviaria] proporciona una base para ello.
- (12) Con el fin de impulsar el desarrollo del espacio ferroviario europeo único, y en concreto para facilitar la información pertinente a los clientes del transporte de mercancías y los viajeros, y teniendo en cuenta las actuales posibilidades de actuación de la Agencia, es necesario atribuirle un papel más importante en el campo de las aplicaciones telemáticas. Así se garantizaría un desarrollo continuado y un despliegue rápido de las mismas.
- (13) Dada la importancia que reviste el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (ERTMS) para una evolución armoniosa del Espacio Ferroviario Europeo único y para la seguridad del mismo, y teniendo en cuenta lo fragmentario de su desarrollo hasta la fecha, es necesario fortalecer su coordinación global a nivel de la Unión. Por ello debería reconocerse a la Agencia, como organismo más competente de la Unión, un papel más importante en este ámbito con el fin de garantizar un desarrollo continuado del ERTMS, contribuir a que los equipos de ERTMS se ajusten a las especificaciones vigentes y garantizar que los programas de investigación europeos en este campo se coordinen con el desarrollo de las especificaciones técnicas del ERTMS. Por otro lado, para que los procedimientos de concesión de autorizaciones de entrada en servicio de los subsistemas de control-mando y señalización en las vías sean más eficaces e imparciales, es fundamental cambiar a una autorización única válida en toda la Unión

y emitida por la Agencia. La Directiva revisada ... [de interoperabilidad ferroviaria] proporciona una base para ello.

- (14) Las autoridades nacionales competentes han venido cobrando una tasa por la emisión de autorizaciones de vehículos y certificados de seguridad. Con la transferencia de estas competencias a la Unión, la Agencia debería tener derecho a cobrar a los solicitantes la emisión de los certificados y autorizaciones mencionados en anteriores considerandos. El nivel de estas tasas debe ser igual o inferior a los actualmente imperantes en la Unión, y debe determinarse en un acto delegado adoptado por la Comisión.
- (15) Se ha marcado como objetivo general que la transferencia de funciones y competencias de los Estados miembros a la Agencia se haga con la máxima eficacia, sin reducir el actual alto nivel de seguridad. La Agencia deberá contar con recursos suficientes para sus nuevas tareas, y el calendario de asignación de estos recursos debe basarse en necesidades claramente determinadas. Teniendo en cuenta la experiencia de las autoridades nacionales, y en particular de las autoridades nacionales de seguridad, la Agencia debería tener la posibilidad de utilizarla dicha experiencia para la concesión de las correspondientes autorizaciones y certificados. A tal fin, debe fomentarse el envío en comisión de servicios de expertos nacionales a la Agencia.
- (16) La Directiva ... [de seguridad ferroviaria] y la Directiva ... [de interoperabilidad ferroviaria] disponen que se examinen las medidas nacionales desde el punto de vista de la seguridad y la interoperabilidad, así como de la compatibilidad con la normativa de competencia. Además, establecen límites a la adopción de nuevas normas nacionales por parte de los Estados miembros. En un sistema como el actual, en el que sigue existiendo un gran número de normas nacionales, puede darse la posibilidad de conflictos con la normativa de la Unión y existe el peligro de falta de transparencia y discriminación disimulada de operadores extranjeros, especialmente de los más pequeños o más nuevos. Para poder cambiar a un sistema con normas auténticamente transparentes e imparciales a nivel de la Unión, es necesario impulsar una reducción gradual de las normas nacionales. En la Unión es esencial contar con un asesoramiento independiente y neutral. Por ello, es necesario fortalecer el papel de la Agencia.
- (17) Las actividades, organización y los procedimientos de toma de decisión en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad ferroviarias varían de forma sustancial de unas autoridades nacionales de la seguridad o de unos organismos de evaluación de la conformidad notificados a otros, lo que tiene un efecto negativo en el funcionamiento sin trabas del Espacio Ferroviario Europeo único. En particular, puede tener un efecto negativo para las pequeñas y medianas empresas que deseen entrar en el mercado ferroviario de otro Estado miembro. Por ello es fundamental fortalecer la coordinación, lo que resultaría en una mayor armonización a nivel de la Unión. A tal fin, la Agencia debe supervisar las autoridades nacionales de la seguridad y los organismos de evaluación de la conformidad notificados a través de auditorías e inspecciones.
- (18) En el ámbito de la seguridad es importante garantizar la mayor transparencia posible y una circulación eficaz de la información. Sería de gran interés realizar análisis de resultados basados en indicadores comunes y en los que participen todos los agentes del sector; es necesaria una estrecha colaboración con Eurostat en los aspectos estadísticos.
- (19) Con el fin de llevar un seguimiento de la interoperabilidad y la seguridad ferroviarias, debe encargarse a la Agencia la publicación de un informe al respecto con carácter

bienal. Dada su especialización técnica y su imparcialidad, la Agencia debe también asistir a la Comisión en su vigilancia de la aplicación de la legislación de la Unión en materia de seguridad e interoperabilidad.

- (20) Es necesario impulsar la interoperabilidad de la red transeuropea y los nuevos proyectos de inversión seleccionados para recibir la ayuda de la Unión han de respetar el objetivo de la interoperabilidad establecido en la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte⁴. La Agencia es la institución más apropiada para contribuir a estos objetivos.
- (21) El mantenimiento del material rodante es un elemento importante del sistema de seguridad. No existe un verdadero mercado europeo de mantenimiento del material ferroviario debido a la falta de un sistema de certificación de los talleres de mantenimiento. Esta situación ha sido una fuente de costes adicionales para el sector y es generadora de trayectos sin carga. Deberá instituirse gradualmente y actualizarse un sistema de certificación de talleres de mantenimiento; la Agencia es el organismo más apropiado para proponer soluciones adecuadas a la Comisión.
- (22) La cualificación profesional requerida a los maquinistas constituye un factor importante tanto para la seguridad como para la interoperabilidad en la Unión. Estos factores son asimismo una condición previa para la libre circulación de trabajadores en el sector ferroviario. Por consiguiente, este asunto debe abordarse respetando el marco existente en materia de diálogo social. La Agencia debe prestar el apoyo técnico necesario para tener en cuenta este aspecto a escala de la Unión.
- (23) La Agencia debe organizar y facilitar la cooperación a nivel europeo entre las autoridades nacionales responsables de la seguridad y los organismos nacionales de investigación o de representación del sector ferroviario con el fin de promover las buenas prácticas, intercambiar información, recopilar datos del ámbito ferroviario y supervisar la seguridad global del sistema ferroviario.
- (24) Con el fin de garantizar la mayor transparencia posible y condiciones iguales de acceso de todas las partes a la información útil, los documentos previstos para los procesos de interoperabilidad y seguridad del sistema ferroviario deben ser accesibles al público. Lo mismo cabe decir de las licencias, certificados de seguridad y otros documentos ferroviarios pertinentes. La Agencia debe contar con medios eficaces para intercambiar y hacer pública esta información.
- (25) La promoción de la innovación y la investigación en el ámbito ferroviario es una actividad esencial que la Agencia debe impulsar gracias a su posición y su prestigio. Ninguna ayuda financiera facilitada merced a las actividades de la Agencia a este respecto debe dar lugar a distorsiones de la competencia en el mercado correspondiente.
- (26) Con el fin de aumentar la eficiencia del respaldo financiero de la Unión, así como su calidad y su compatibilidad con la normativa técnica aplicable, la Agencia, como único organismo de la Unión con competencias acreditadas, debe desempeñar la función de evaluación de los proyectos ferroviarios.
- (27) La legislación de interoperabilidad y seguridad, las guías de ejecución o las recomendaciones de la Agencia pueden a veces plantear problemas de interpretación o

⁴ DO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

de otro tipo a las partes interesadas. Una comprensión correcta y uniforme de estos actos es condición previa para una aplicación efectiva del acervo ferroviario y para el correcto funcionamiento de este mercado. Por ello, la Agencia debe involucrarse activamente en actividades de formación y de divulgación en este campo.

- (28) Para el adecuado desempeño de sus funciones, la Agencia debe poseer personalidad jurídica y disponer de un presupuesto autónomo alimentado principalmente por una contribución de la Unión y por el cobro de tasas y cánones a los solicitantes. Con el fin de garantizar la independencia de la Agencia en su gestión cotidiana y en los dictámenes y recomendaciones que emita, la organización de la Agencia debe ser transparente y su Director Ejecutivo debe estar dotado de plena responsabilidad. El personal de la Agencia debe ser independiente y arrojar un equilibrio adecuado entre agentes con contratos a corto o largo plazo al objeto de mantener un nivel de conocimientos organizativos y una continuidad en sus actividades y, al mismo tiempo, permitir un intercambio continuado de conocimientos y experiencias con el sector ferroviario.
- (29) Con el fin de asegurar de forma efectiva el cumplimiento de las funciones de la Agencia, los Estados miembros y la Comisión deben estar representados en un Consejo de Administración dotado de las competencias necesarias para, por ejemplo, elaborar el presupuesto y aprobar los programas anuales y plurianuales de trabajo.
- (30) Con el fin de garantizar la transparencia de las decisiones del Consejo de Administración, deben asistir a sus reuniones representantes de los sectores afectados aunque sin derecho a voto, ya que este está reservado a los representantes de los poderes públicos obligados a rendir cuentas a las autoridades de control democrático. La Comisión debe nombrar a los representantes del sector basándose en su capacidad de representar a nivel de la Unión a las empresas ferroviarias, a los administradores de infraestructuras, al sector ferroviario, a los sindicatos, a los viajeros y a los clientes del transporte ferroviario de mercancías.
- (31) Al objeto de preparar adecuadamente las reuniones del Consejo de Administración y de asesorar a este acerca de las decisiones que deben tomarse, es conveniente crear un Comité Ejecutivo.
- (32) Es necesario garantizar que las partes a las que afectan las decisiones de la Agencia dispongan de los recursos oportunos de una forma independiente e imparcial. Debe establecerse un mecanismo apropiado que permita recurrir las decisiones del Director Ejecutivo ante una Sala de Recurso especializada, cuyas resoluciones sean a su vez susceptibles de recurso ante el Tribunal de Justicia.
- (33) Una perspectiva estratégica más amplia en relación con las actividades de la Agencia contribuiría a planificar y gestionar sus recursos de forma más efectiva, así como a aumentar la calidad de sus prestaciones. Por ello, el Consejo de Administración debe adoptar y actualizar regularmente, después de consultar debidamente las partes interesadas pertinentes, un programa de trabajo plurianual.
- (34) Los trabajos de la Agencia deben llevarse a cabo con transparencia. El control efectivo del Parlamento Europeo debe estar garantizado; a tal fin, este debe tener la posibilidad de celebrar una audiencia con el Director Ejecutivo de la Agencia y ser consultado acerca del programa de trabajo plurianual. La Agencia también debe aplicar la legislación de la Unión pertinente relativa al acceso público a los documentos.
- (35) En los últimos años, con la creación de nuevas agencias descentralizadas, la Autoridad Presupuestaria ha tratado de mejorar la transparencia y el control de la gestión de la

financiación de la Unión para estas agencias, en particular en lo referente a la inscripción en el presupuesto de las tasas, el control financiero, la competencia para la aprobación de la gestión, las contribuciones al plan de pensiones y el procedimiento presupuestario interno (código de conducta). Asimismo, 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)⁵ se debe aplicar sin limitaciones a la Agencia, que debe adherirse al Acuerdo Interinstitucional de 25 de mayo de 1999 entre el Parlamento Europeo, el Consejo y la Comisión, relativo a las investigaciones internas efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude⁶.

- (36) Dado que el objetivo de la acción pretendida, a saber, la creación de un organismo especializado encargado de formular soluciones comunes en materia de seguridad e interoperabilidad ferroviaria, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, puede lograrse mejor, debido al carácter colectivo de los trabajos que hay que llevar a cabo, a nivel de la Unión, esta última puede tomar medidas de conformidad con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para lograr este objetivo.
- (37) Con el fin de determinar adecuadamente el nivel de tasas y cánones que la Agencia tiene derecho a cobrar, procede delegar en la Comisión los poderes para adoptar actos, con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con los artículos que traten de la concesión y renovación de autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías, autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos y certificados de seguridad. Reviste particular importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, contando también con la intervención de expertos.
Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar una transmisión simultánea, oportuna y apropiada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (38) Con el fin de garantizar la aplicación de los artículos 21 y 22 del presente Reglamento en lo relativo al examen de los proyectos de normas nacionales y las normas nacionales vigentes, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución.
- (39) Con objeto de garantizar unas condiciones uniformes de aplicación de los artículos 29, 30, 31 y 51 del presente Reglamento, deben otorgarse a la Comisión competencias de ejecución. Esas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión.
- (40) Es necesario llevar a la práctica determinados principios relativos a la gobernanza de la Agencia con el fin de ponerla en consonancia con la Declaración conjunta y la estrategia común del Grupo de trabajo interinstitucional para las agencias descentralizadas de la UE, de julio de 2012, cuyo objetivo era agilizar las actividades de las agencias y mejorar sus resultados.

⁵ DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

⁶ DO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

- (41) El presente Reglamento respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos en particular en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO 1

PRINCIPIOS

Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

1. Por el presente Reglamento se establece la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea (denominada en lo sucesivo «la Agencia»).
2. El presente Reglamento regula:
 - (a) la constitución de la Agencia y sus funciones;
 - (b) las funciones de los Estados miembros.
3. El presente Reglamento se aplicará a:
 - (c) la interoperabilidad en el sistema ferroviario de la Unión, regulada por la Directiva .././UE [Directiva de interoperabilidad];
 - (d) la seguridad en el sistema ferroviario de la Unión, regulada por la Directiva .././UE [Directiva de seguridad ferroviaria];
 - (e) la certificación de los maquinistas, regulada por la Directiva 2007/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre la certificación de los maquinistas de locomotoras y trenes en el sistema ferroviario de la Comunidad [Directiva de los maquinistas].

Artículo 2

Estatuto jurídico

1. La Agencia será un organismo de la Unión con personalidad jurídica.
2. La Agencia gozará en todos los Estados miembros de la más amplia capacidad jurídica que la legislación nacional reconoce a las personas jurídicas. Podrá, en particular, adquirir o enajenar bienes muebles e inmuebles y comparecer en juicio.
3. La Agencia estará representada por su Director.

Artículo 3

Tipos de actos de la Agencia

La Agencia podrá:

- (a) presentar recomendaciones a la Comisión en relación con la aplicación de los artículos 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 31, 32, 33 y 41;
- (b) formular recomendaciones a los Estados miembros en relación con la aplicación de los artículos 21, 22 y 30;

- (c) emitir dictámenes para la Comisión con arreglo a lo dispuesto en los artículos 9, 21, 22 y 38, y para las autoridades pertinentes de los Estados miembros, con arreglo al artículo 9;
- (d) emitir decisiones con arreglo a lo dispuesto en los artículos 12, 16, 17 y 18;
- (e) emitir dictámenes que constituyan un medio aceptable de comprobación de la conformidad, como dispone el artículo 15;
- (f) elaborar documentos técnicos como dispone el artículo 15;
- (g) realizar informes de auditoría como disponen los artículos 29 y 30;
- (h) elaborar directrices y otros documentos no vinculantes que faciliten la aplicación de la legislación de interoperabilidad y seguridad ferroviarias de conformidad con los artículos 11, 15 y 24.

CAPÍTULO 2

MÉTODOS DE TRABAJO

Artículo 4

Creación y composición de los grupos de trabajo

1. Para la elaboración de recomendaciones, especialmente de las relacionadas con las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), los objetivos comunes de seguridad (OCS) y los métodos comunes de seguridad (MCS), la Agencia establecerá un número limitado de grupos de trabajo.

Previa petición de la Comisión o por iniciativa propia, tras consultar con la Comisión, la Agencia podrá instituir grupos de trabajo en otros casos debidamente justificados.

2. La Agencia designará expertos para los grupos de trabajo.

La Agencia designará representantes nombrados por las autoridades nacionales competentes para los grupos de trabajo en los que deseen participar.

La Agencia designará para los grupos de trabajo profesionales del sector ferroviario de la lista a la que se refiere el apartado 3. Garantizará una representación adecuada de dichos sectores de la industria y de aquellos usuarios que se vean afectados por las medidas que pueda proponer la Comisión basándose en las recomendaciones presentadas por la Agencia.

Si fuera necesario, la Agencia podrá designar para los grupos de trabajo expertos y representantes independientes de organizaciones internacionales reconocidos por su competencia en el ámbito considerado. El personal de la Agencia no podrá ser designado para los grupos de trabajo.

3. Cada organismo representativo contemplado en el artículo 34 comunicará a la Agencia la lista de los expertos mejor cualificados y encargados de representarles en cada uno de los grupos de trabajo.
4. Siempre que los trabajos desarrollados en estos grupos de trabajo tengan una repercusión directa en las condiciones de trabajo y en la salud y la seguridad de los trabajadores del sector, los representantes de las organizaciones de trabajadores

participarán en los grupos de trabajo correspondientes como miembros de pleno derecho.

5. Los gastos de desplazamiento y estancia de los miembros de los grupos de trabajo serán asumidos por la Agencia con arreglo a las normas y baremos adoptados por el Consejo de Administración.
6. Los grupos de trabajo estarán presididos por un representante de la Agencia.
7. Los trabajos de los grupos deberán ser transparentes. El Consejo de Administración establecerá el reglamento interno de los grupos de trabajo.

Artículo 5

Consulta a los interlocutores sociales

Siempre que los trabajos previstos en los artículos 11, 12, 15 y 32 tengan una repercusión directa en el entorno social o en las condiciones de trabajo de los trabajadores del sector ferroviario, la Agencia consultará a los interlocutores sociales en el marco del Comité de diálogo sectorial instituido de conformidad con la Decisión 98/500/CE⁷.

Esta consulta se celebrará antes de que la Agencia presente sus recomendaciones a la Comisión. La Agencia tendrá debidamente en cuenta esa consulta y estará siempre dispuesta a dar explicaciones complementarias acerca de sus recomendaciones. La Agencia remitirá los dictámenes emitidos por el Comité de diálogo sectorial a la Comisión, quien a su vez los hará llegar al Comité al que se hace referencia en el artículo 75.

Artículo 6

Consulta a los clientes del transporte ferroviario de mercancías y a los viajeros

Siempre que los trabajos previstos en los artículos 11 y 15 tengan una repercusión directa sobre los clientes del transporte ferroviario de carga y sobre los viajeros, la Agencia consultará a las organizaciones representativas de los mismos. La relación de organizaciones que se deberán consultar será elaborada por la Comisión con la asistencia del comité mencionado en el artículo 75.

Esta consulta se celebrará antes de que la Agencia presente sus propuestas a la Comisión. La Agencia tendrá debidamente en cuenta esa consulta y estará siempre dispuesta a dar explicaciones complementarias acerca de sus recomendaciones. La Agencia remitirá los dictámenes emitidos por las organizaciones consideradas a la Comisión, quien a su vez los hará llegar al Comité al que se hace referencia en el artículo 75.

Artículo 7

Evaluación de impacto

1. La Agencia realizará la evaluación de impacto de sus recomendaciones y dictámenes. El Consejo de Administración adoptará una metodología de evaluación de impacto basada en la metodología de la Comisión. La Agencia deberá mantener contacto con

⁷ Decisión 98/500/CE de la Comisión, de 20 de mayo de 1998, relativa a la creación de Comités de diálogo sectorial para promover el diálogo entre los interlocutores sociales a escala europea (DO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

la Comisión para asegurarse de que los trabajos pertinentes de la Comisión sean debidamente tenidos en cuenta.

2. Antes de lanzar una actividad incluida en el programa de trabajo, la Agencia realizará una evaluación de impacto precoz sobre la misma en la que detallará:
 - (f) el aspecto que debe subsanarse y las soluciones probables;
 - (g) la medida en que sería necesaria una medida específica, incluida la emisión de una recomendación o dictamen de la Agencia;
 - (h) la contribución que se espera de la Agencia para la solución del problema.

Por otro lado, al objeto de aprovechar al máximo el presupuesto y los recursos de la Agencia, cada actividad o proyecto del programa de trabajo deberá someterse a un análisis de eficiencia, tanto individualmente como en conjunción con los demás.

3. La Agencia podrá realizar evaluaciones *ex post* de la legislación resultante de sus recomendaciones.
4. Los Estados miembros proporcionarán a la Agencia los datos necesarios para realizar la evaluación de impacto.

Artículo 8

Estudios

Cuando sean necesarios para el desarrollo de sus tareas, la Agencia encargará estudios y los financiará de su presupuesto.

Artículo 9

Dictámenes

1. La Agencia emitirá dictámenes a petición de los organismos reguladores nacionales contemplados en el artículo 55 de la Directiva 2012/34/UE [Directiva por la que se establece un Espacio Ferroviario Europeo único (refundición)] sobre aspectos relativos a la seguridad y la interoperabilidad de los asuntos que se le sometan.
2. La Agencia emitirá dictámenes a petición de la Comisión acerca de la modificación de cualquier acto adoptado sobre la base de la Directiva ... [de interoperabilidad ferroviaria] o de la Directiva ... [de seguridad ferroviaria], especialmente cuando se hayan señalado supuestas deficiencias.
3. Por lo que se refiere a los dictámenes contemplado en los anteriores apartado o en otros artículos del presente Reglamento, la Agencia emitirá sus dictámenes en un plazo de dos meses, a no ser que se acuerde otra cosa. La Agencia hará públicos dichos dictámenes en un plazo de dos meses en una versión de la que se suprimirá todo el material comercial confidencial.

Artículo 10

Visitas a los Estados miembros

1. Como parte del cumplimiento de sus tareas, especialmente de las citadas en los artículos 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 y 38, la Agencia podrá efectuar visitas a los Estados miembros con arreglo a la política definida por el Consejo de Administración.

2. La Agencia informará al Estado miembro interesado de la visita prevista, de la identidad de los funcionarios de la Agencia encargados de ella y del día en que deberá comenzar. Los funcionarios de la Agencia encargados de la ejecución de las visitas las realizarán previa presentación de una decisión del Director Ejecutivo de la Agencia en la que se expondrán los objetivos de la visita.
3. Las autoridades nacionales de los Estados miembros facilitarán el trabajo del personal de la Agencia.
4. La Agencia redactará un informe sobre cada visita y lo remitirá a la Comisión y al Estado miembro interesado.
5. Los anteriores apartados se entenderán sin perjuicio de las inspecciones a que se refieren los artículo 29, apartado 6 y 30, apartado 6, que se llevarán a cabo de acuerdo con el procedimiento en ellos determinado.

CAPÍTULO 3

ACTIVIDADES RELATIVAS A LA SEGURIDAD FERROVIARIA

Artículo 11

Asistencia técnica – recomendaciones sobre seguridad ferroviaria

1. La Agencia formulará recomendaciones a la Comisión sobre los métodos comunes de seguridad (MCS) y los objetivos comunes de seguridad (OCS) establecidos en los artículos 6 y 7 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria]. La Agencia formulará también recomendaciones a la Comisión sobre la revisión periódica de los MCS y los CST.
2. La Agencia formulará recomendaciones a la Comisión, a petición de esta o por propia iniciativa, sobre otras medidas del ámbito de la seguridad.
3. La Agencia podrá elaborar directrices y otros documentos no vinculantes con el fin de facilitar la aplicación de la legislación de seguridad ferroviaria.

Artículo 12

Certificados de seguridad

La Agencia emitirá certificados individuales de seguridad de conformidad con los artículos 10 y 11 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria].

Artículo 13

Mantenimiento de los vehículos

1. La Agencia asistirá a la Comisión en lo relativo al sistema de certificación de las entidades encargadas del mantenimiento, de conformidad con el artículo 14, apartado 6, de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria].
2. La Agencia formulará recomendaciones a la Comisión teniendo en cuenta el artículo 14, apartado 7, de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria].
3. La Agencia analizará las medidas alternativas que se decidan con arreglo al artículo 15 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria] en el contexto de su

informe sobre seguridad contemplado en el artículo 30, apartado 2, del presente Reglamento.

Artículo 14

Transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril

La Agencia seguirá de cerca la evolución de la legislación relativa al transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, según el sentido de la Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁸ y la comparará con la relativa a la interoperabilidad y seguridad ferroviarias, y especialmente con los requisitos esenciales. Para ello, la Agencia asistirá a la Comisión y podrá emitir recomendaciones a petición de la Comisión o por iniciativa propia.

CAPÍTULO 4

ACTIVIDADES RELATIVAS A LA INTEROPERABILIDAD

Artículo 15

Asistencia técnica en el ámbito de la interoperabilidad ferroviaria

1. La Agencia deberá:
 - (a) formular recomendaciones a la Comisión sobre las ETI y su revisión, de acuerdo con el artículo 5 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (b) formular recomendaciones a la Comisión sobre las plantillas de la declaración «UE» de verificación y los documentos del expediente técnico que debe acompañarla, de acuerdo con el artículo 15 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (c) formular recomendaciones a la Comisión sobre las especificaciones de los registros y su revisión, de acuerdo con los artículos 43, 44 y 45 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (d) emitir dictámenes que constituyan un medio aceptable de comprobación de la conformidad para subsanar las deficiencias de las ETI, de acuerdo con el artículo 6, apartado 2 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], y facilitárselos a la Comisión;
 - (e) emitir dictámenes a la Comisión sobre solicitudes de no aplicación de ETI por parte de los Estados miembros, de acuerdo con el artículo 7 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (f) elaborar documentos técnicos de acuerdo con el artículo 4, apartado 9, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (g) formular recomendaciones a la Comisión sobre las condiciones de trabajo de todo el personal que realice tareas esenciales para la seguridad.
2. Al elaborar las recomendaciones a que se refiere el apartado 1, letras (a) y (b), la Agencia:

⁸ DO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

- (a) se asegurará de que las ETI y las especificaciones de los registros se adapten al progreso técnico, las tendencias del mercado y las exigencias sociales;
 - (b) velará por que el desarrollo y la actualización de las ETI, por una parte, y el desarrollo de las normas europeas que resulten necesarias para la interoperabilidad, por otra parte, sean objeto de coordinación, y por que se mantengan los contactos pertinentes con los organismos europeos de normalización;
3. La Agencia podrá elaborar directrices y otros documentos no vinculantes con el fin de facilitar la aplicación de la legislación de interoperabilidad ferroviaria.

Artículo 16

Autorizaciones para la puesta en el mercado de vehículos

La Agencia concederá autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos ferroviarios de acuerdo con el artículo 20 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];

Artículo 17

Autorizaciones para la puesta en el mercado de tipos de vehículos

La Agencia concederá autorizaciones de puesta en el mercado de tipos de vehículos de acuerdo con el artículo 22 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].

Artículo 18

Autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías

La Agencia concederá autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías situados u operados en toda la Unión de acuerdo con el artículo 18 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].

Artículo 19

Aplicaciones telemáticas

1. La Agencia actuará como autoridad del sistema, responsable de mantener las especificaciones técnicas de las aplicaciones telemáticas, de conformidad con las ETI aplicables.
2. La Agencia determinará, publicará y aplicará el procedimiento de gestión de las solicitudes de modificación de las especificaciones. A tal fin, la Agencia creará y mantendrá un registro de solicitudes de modificación de las especificaciones de aplicaciones telemáticas y de su situación.
3. La Agencia implantará y mantendrá los instrumentos técnicos para manejar las diferentes versiones de las especificaciones de aplicaciones telemáticas.
4. La Agencia asistirá a la Comisión en la supervisión y despliegue de aplicaciones telemáticas de conformidad con las ETI aplicables.

Artículo 20

Asistencia a los organismos de evaluación de la conformidad notificados

1. La Agencia dará su respaldo a las actividades de los organismos de evaluación de la conformidad notificados citados en el artículo 27 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad]. Este respaldo consistirá, en particular, en la elaboración de directrices para evaluar la conformidad o idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad contemplado en el artículo 9 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad] y de directrices para el procedimiento de verificación «CE» contemplado en el artículo 10 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].
2. La Agencia facilitará la cooperación de los organismos de evaluación de la conformidad notificados, y en particular asumirá la secretaría técnica de su grupo de coordinación.

CAPÍTULO 5

ACTIVIDADES RELATIVAS A LAS NORMAS NACIONALES

Artículo 21

Examen de los proyectos de normas nacionales

1. La Agencia examinará, en el plazo de dos meses siguiente a su recepción, los proyectos de normas nacionales que se le presenten de conformidad con:
 - (p) el artículo 8, apartado 2, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (q) el artículo 14 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].
2. Si, una vez efectuado el examen a que se refiere el apartado 1, la Agencia considera que las normas nacionales permiten que se cumplan los requisitos esenciales de interoperabilidad, se respeten los MCS y se alcancen los OCS, y que no resultan en una discriminación arbitraria o una restricción disimulada del funcionamiento del transporte ferroviario entre Estados miembros, informará a la Comisión y a los Estados miembros implicados de su evaluación positiva. La Comisión podrá validar la norma a través del sistema informático citado en el artículo 23.
3. Cuando el examen contemplado en el apartado 1 produzca una evaluación negativa, la Agencia:
 - (r) formulará una recomendación al Estado miembro considerado señalando las razones por las que la norma en cuestión no puede promulgarse o aplicarse;
 - (s) informará a la Comisión de la evaluación negativa.
4. Si en el plazo de dos meses después de recibir la recomendación de la Agencia, según dispone el apartado 2, letra a), el Estado miembro no toma ninguna medida, la Comisión podrá, una vez recibida la información contemplada en el apartado 3, letra b) y escuchadas las alegaciones del Estado miembro considerado, adoptar una decisión dirigida a dicho Estado miembro pidiéndole que modifique el proyecto de norma o suspenda su adopción, entrada en vigor o aplicación.

Artículo 22

Examen de normas nacionales vigentes

1. La Agencia examinará, en el plazo de dos meses siguiente a su recepción, las normas nacionales que se le presenten de conformidad con el artículo 14, apartado 3, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].
2. Si, una vez efectuado el examen a que se refiere el apartado 1, la Agencia considera que las normas nacionales permiten que se cumplan los requisitos esenciales de interoperabilidad, se respeten los MCS y se alcancen los OCS, y que no resultan en una discriminación arbitraria o una restricción disimulada del funcionamiento del transporte ferroviario entre Estados miembros, informará a la Comisión y a los Estados miembros implicados de su evaluación positiva. La Comisión podrá validar la norma a través del sistema informático citado en el artículo 23.
3. Cuando el examen contemplado en el apartado 1 produzca una evaluación negativa, la Agencia:
 - (t) formulará una recomendación al Estado miembro considerado señalando las razones por las que la norma en cuestión debe modificarse o derogarse;
 - (u) informará a la Comisión de la evaluación negativa.
4. Si en el plazo de dos meses después de recibir la recomendación de la Agencia, según dispone el apartado 2, letra a), el Estado miembro no toma ninguna medida, la Comisión podrá, una vez recibida la información contemplada en el apartado 3, letra b) y escuchadas las alegaciones del Estado miembro considerado, adoptar una decisión dirigida a dicho Estado miembro pidiéndole que modifique o derogue la norma en cuestión.
5. El procedimiento descrito en los apartados 2 y 3 se aplicará, *mutatis mutandis*, en casos en los que la Agencia tenga conocimiento de una norma nacional, notificada o no, que sea redundante o entre en conflicto con los MCS, los OCS, las ETI o cualquier otro acto de la Unión del ámbito ferroviario.

Artículo 23

Sistema informático utilizado para la notificación y clasificación de normas nacionales

1. La Agencia elaborará y gestionará un sistema informático específico que contenga las normas nacionales a que se refiere el artículo 21, apartado 1 y el artículo 22, apartado 1, y lo pondrá a disposición de las partes interesadas y el público.
2. Los Estados miembros notificarán las normas nacionales a que se refiere el artículo 21, apartado 1 y el artículo 22, apartado 1, a la Agencia y a la Comisión a través del sistema informático contemplado en el apartado 1. La Agencia publicará las normas en dicho sistema y lo utilizará para informar a la Comisión en aplicación de los artículos 21 y 22.
3. La Agencia clasificará las normas nacionales notificadas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14, apartado 8, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad]. A tal fin, utilizará el sistema contemplado en el apartado 1 del presente artículo.
4. La Agencia clasificará las normas nacionales notificadas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, de la Directiva ... [Directiva de seguridad], teniendo en cuenta el desarrollo de la legislación de la Unión. Para ello, la Agencia pondrá a punto un «instrumento de gestión de normas» que los Estados miembros utilizarán

para simplificar su sistema de normas nacionales. La Agencia utilizará el sistema a que se refiere el apartado 1 del presente artículo para publicar el instrumento de gestión de normas.

CAPÍTULO 6

ACTIVIDADES RELATIVAS AL SISTEMA EUROPEO DE GESTIÓN DEL TRÁFICO FERROVIARIO (ERTMS)

Artículo 24

Autoridad del sistema ERTMS

1. La Agencia actuará como autoridad del sistema, responsable de mantener las especificaciones técnicas del ERTMS.
2. La Agencia determinará, publicará y aplicará el procedimiento de gestión de las solicitudes de modificación de las especificaciones. A tal fin, la Agencia creará y mantendrá un registro de solicitudes de modificación de las especificaciones del ERTMS y de su situación.
3. La Agencia recomendará la adopción de una nueva versión de las especificaciones técnicas del ERTMS, aunque solo lo hará cuando la versión anterior se haya implantado a la velocidad suficiente. El desarrollo de nuevas versiones no irá en detrimento de la velocidad con que se implanta el ERTMS, la estabilidad de las especificaciones que se requiere para optimizar la producción del material del ERTMS, el rendimiento de las inversiones para las empresas ferroviarias y la planificación eficiente de la implantación del ERTMS.
4. La Agencia elaborará y mantendrá los instrumentos técnicos para gestionar las distintas versiones del ERTMS con el fin de garantizar la compatibilidad técnica y operativa entre redes y vehículos equipados con versiones diferentes y de ofrecer incentivos a la rápida implantación de las versiones en vigor.
5. Con arreglo al artículo 5, apartado 10, de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], la Agencia garantizará que las versiones sucesivas del material del ERTMS son compatibles con anteriores versiones.
6. La Agencia elaborará y difundirá entre las partes interesadas las directrices de aplicación oportunas, así como documentación explicativa relativa a las especificaciones técnicas del ERTMS.

Artículo 25

Grupo de trabajo *ad hoc* «ERTMS» de los organismos de evaluación de la conformidad notificados

1. La Agencia constituirá y presidirá un Grupo de trabajo *ad hoc* «ERTMS» de los organismos de evaluación de la conformidad notificados citados en el artículo 27 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad].

El Grupo de trabajo comprobará la coherencia en la aplicación del procedimiento de evaluación de la conformidad o la idoneidad para el uso de un componente de interoperabilidad a que se refiere el artículo 9 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], así como de los procedimientos de verificación «CE» a que se

refiere el artículo 10 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], efectuados por organismos de evaluación de la conformidad notificados.

2. La Agencia presentará a la Comisión un informe cada dos años acerca de las actividades del Grupo de trabajo contemplado en el apartado 1, incluidas estadísticas de asistencia de los representantes de los organismos de evaluación de la conformidad notificados en dicho Grupo.
3. La Agencia evaluará la aplicación del procedimiento de evaluación de la conformidad de componentes de interoperabilidad y del procedimiento de verificación «CE» del material del ERTMS y, cada dos años, presentará un informe a la Comisión proponiendo, si procede, las eventuales mejoras que pudieran realizarse.

Artículo 26

Asistencia para el control de la compatibilidad técnica y operativa de los subsistemas de a bordo y en tierra del ERTMS

1. La Agencia podrá asistir a las empresas ferroviarias que así lo soliciten en la comprobación de la compatibilidad técnica y operativa entre los subsistemas de a bordo y en tierra del ERTMS antes de poner en servicio un vehículo.
2. Cuando la Agencia encuentre que existe el riesgo de falta de compatibilidad técnica y operativa entre redes y vehículos equipados con material ERTMS en el contexto de proyectos específicos del ERTMS, podrá pedir a las partes implicadas, en particular a los fabricantes, organismos de evaluación de la conformidad notificados, empresas ferroviarias, administradores de infraestructuras y autoridades nacionales de seguridad, que faciliten información pertinente respecto a los procedimientos de verificación «CE» y de entrada en servicio, y respecto a las condiciones operativas. La Agencia informará a la Comisión del mencionado riesgo y, si fuera necesario, le recomendará las medidas apropiadas.

Artículo 27

Asistencia para el despliegue del ERTMS y los proyectos ERTMS

1. La Agencia supervisará el despliegue del ERTMS de acuerdo con el plan establecido en la Decisión 2012/88/UE⁹ y supervisará la coordinación en la instalación del ERTMS a lo largo de los corredores transeuropeos de transporte y los corredores ferroviarios de mercancías, contemplados en el Reglamento (UE) n° 913/2010¹⁰.
2. La Agencia garantizará la supervisión técnica de proyectos financiados por la Unión para el despliegue del ERTMS incluido, si procede, el análisis de los documentos relativos a la licitación cuando esta tenga lugar. Si fuera necesario, la Agencia facilitará asimismo su asistencia a los beneficiarios de fondos de la Unión para garantizar que las soluciones técnicas incorporadas a los proyectos se ajusten plenamente a las ETI en materia de control-mando y señalización y sean, por lo tanto, plenamente interoperables.

⁹ DO L 51 de 23.2.2012, p. 1.

¹⁰ DO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

Artículo 28

Acreditación de laboratorios

1. La Agencia prestará su asistencia, en particular a través de la formulación de directrices dirigidas a los organismos de acreditación, a la acreditación armonizada de los laboratorios del ERTMS, de conformidad con el Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹.
2. La Agencia podrá participar como observador en las actividades de evaluación por pares citadas en el Reglamento (CE) nº 765/2008.

CAPÍTULO 7

ACTIVIDADES RELATIVAS A LA SUPERVISIÓN DEL ESPACIO FERROVIARIO EUROPEO ÚNICO

Artículo 29

Supervisión de las autoridades nacionales de seguridad

1. La Agencia supervisará las actividades y la toma de decisiones de las autoridades nacionales de seguridad a través de auditorías e inspecciones.
2. La Agencia podrá auditar:
 - (a) la capacidad de las autoridades nacionales de seguridad para ejecutar las tareas relativas a la seguridad e interoperabilidad ferroviarias;
 - (b) la efectividad de la supervisión desarrollada por las autoridades nacionales de seguridad en torno a los sistemas de gestión de la seguridad de conformidad con el artículo 16 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria].

El Consejo de Administración adoptará el procedimiento de realización de las auditorías.

3. La Agencia redactará informes de auditoría y los enviará a las autoridades nacionales de seguridad correspondientes y a la Comisión. Cada informe de auditoría incluirá, en particular, una relación de las eventuales deficiencias detectadas por la Agencia y las correspondientes recomendaciones de mejora.
4. Si la Agencia considera que las deficiencias citadas en el apartado 3 impiden que la autoridad nacional de seguridad correspondiente desarrolle efectivamente sus tareas en los ámbitos de la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias, recomendará a dicha autoridad que tome las medidas apropiadas en un plazo cuya duración irá en función de la importancia de la deficiencia.
5. Cuando una autoridad nacional de seguridad no esté de acuerdo con la recomendación de la Agencia a que se refiere el apartado 4, o cuando no tome ninguna medida con arreglo a la recomendación de la Agencia en el plazo de tres meses siguiente a su recepción, la Comisión podrá adoptar una decisión en el plazo de seis meses con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 75.

¹¹ DO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

6. La Agencia podrá también realizar inspecciones, con o sin anuncio previo, ante las autoridades nacionales de seguridad al objeto de examinar ámbitos específicos de actividad o de funcionamiento, en particular la revisión de documentos, procesos o registros relacionados con las tareas contempladas en el artículo 16 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria]. Las inspecciones podrán realizarse de forma *ad hoc* o con arreglo a un plan establecido por la Agencia. La duración de una inspección no podrá superar los dos días. Las autoridades nacionales de los Estados miembros facilitarán el trabajo del personal de la Agencia. La Agencia facilitará a la Comisión un informe de cada inspección.

Artículo 30

Supervisión de los organismos de evaluación de la conformidad notificados

1. La Agencia supervisará las actividades de los organismos de evaluación de la conformidad notificados a través de la asistencia a los organismos de acreditación y de la realización de auditorías e inspecciones, como establecen los apartados 2-5.
2. La Agencia impulsará la acreditación armonizada de los organismos de evaluación de la conformidad notificados, en particular a través de directrices dirigidas a los organismos de acreditación en torno a los criterios y los procedimientos utilizados para evaluar si los organismos notificados se ajustan a los requisitos del artículo 27 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], sirviéndose para ello de la Infraestructura europea de acreditación citada en el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 339/93.
3. En el caso de organismos de evaluación de la conformidad notificados no acreditados según dispone el artículo 24 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad], la Agencia podrá auditar su capacidad para cumplir los requisitos a que se refiere el artículo 27 de dicha Directiva. El Consejo de Administración adoptará el procedimiento de realización de las auditorías.
4. La Agencia realizará informes de auditoría en torno a las actividades contempladas en el apartado 3 y los enviará al organismo de evaluación de la conformidad notificado correspondiente y a la Comisión. Cada informe de auditoría incluirá, en particular, una relación de las eventuales deficiencias detectadas por la Agencia y las correspondientes recomendaciones de mejora. Si la Agencia considera que las deficiencias impiden que la autoridad nacional de seguridad correspondiente desarrolle efectivamente sus tareas en los ámbitos de la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias, formulará una recomendación pidiendo al Estado miembro donde está establecido el organismo notificado que tome las medidas apropiadas en un determinado plazo.
5. Cuando un Estado miembro no esté de acuerdo con la recomendación a que se refiere el apartado 4, o cuando el organismo notificado no tome ninguna medida con arreglo a la recomendación de la Agencia en el plazo de tres meses siguiente a su recepción, la Comisión podrá adoptar una decisión en el plazo de seis meses con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 75.
6. La Agencia podrá también realizar inspecciones (también en cooperación con los organismos de acreditación nacionales), con o sin anuncio previo, de los organismos de evaluación de la conformidad notificados al objeto de examinar ámbitos

específicos de actividad o de funcionamiento, en particular la revisión de documentos, certificados o registros relacionados con las tareas contempladas en el artículo 27 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria]. Las inspecciones podrán realizarse de forma *ad hoc* o con arreglo a un plan establecido por la Agencia. La duración de una inspección no podrá superar los dos días. Los organismos de evaluación de la conformidad notificados deberán facilitar el trabajo del personal de la Agencia. La Agencia facilitará a la Comisión un informe de cada inspección.

Artículo 31

Supervisión de los avances de la interoperabilidad y la seguridad

1. La Agencia, conjuntamente con la red de organismos nacionales de investigación, recopilará datos pertinentes sobre accidentes e incidentes y supervisará la contribución de tales organismos a la seguridad del sistema ferroviario en su conjunto.
2. La Agencia hará un seguimiento de la situación global de la seguridad en el sistema ferroviario. Podrá recabar, en particular, la asistencia de las redes a que se refiere el artículo cinco 34, incluida la recopilación de datos. La Agencia se basará también en los datos recogidos por Eurostat y cooperará con este organismo a fin de evitar cualquier duplicación de los trabajos y de garantizar la coherencia metodológica de los indicadores de seguridad comunes con los indicadores empleados en otros modos de transporte.
3. A petición de la Comisión, la Agencia formulará recomendaciones acerca de cómo mejorar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y facilitará, en particular, la coordinación entre las empresas ferroviarias y los administradores de la infraestructura o entre estos últimos.
4. La Agencia hará un seguimiento de los avances en materia de interoperabilidad y seguridad de los sistemas ferroviarios. Cada dos años presentará a la Comisión y publicará un informe de los avances experimentados en los ámbitos de la interoperabilidad y la seguridad en el Espacio Ferroviario Europeo.
5. A petición de la Comisión, la Agencia facilitará informes sobre la aplicación y la ejecución de la legislación en materia de seguridad e interoperabilidad de la Unión en un determinado Estado miembro.

CAPÍTULO 8

OTRAS ACTIVIDADES

Artículo 32

Personal de las empresas ferroviarias

1. La Agencia desempeñará las funciones pertinentes en lo relativo al personal de las empresas ferroviarias que le encomiendan los artículos 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 y 37 de la Directiva 2007/59/C del Parlamento Europeo y del Consejo¹².

¹² DO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

2. La Comisión podrá pedirle que desempeñe otras tareas en relación con dicho personal con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 2007/59/.
3. En relación con las tareas contempladas en los apartados 1 y 2, la Agencia celebrará consultas con las autoridades encargadas de los temas relativos al personal de las empresas ferroviarias. La Agencia podrá promover la cooperación entre tales autoridades, por ejemplo organizando las oportunas reuniones con sus representantes.

Artículo 33

Registros y accesibilidad de los mismos

1. La Agencia instituirá y mantendrá los registros europeos contemplados en los artículos 43, 44 y 45 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad]. La Agencia actuará como autoridad del sistema para todos los registros y bases de datos contemplados en las Directivas de seguridad, interoperabilidad y maquinistas de trenes. Esto supondrá, en particular,
 - (a) la creación y actualización de las especificaciones de los registros;
 - (b) la coordinación de la evolución de los registros en los Estados miembros;
 - (c) la orientación de las partes interesadas en materia de registros;
 - (d) la formulación de recomendaciones a la Comisión sobre posibles mejoras en las especificaciones de registros existentes o sobre la necesidad de crear otros nuevos.
2. La Agencia pondrá a disposición del público los siguientes documentos y registros previstos en la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad] y la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria]:
 - (a) las declaraciones «CE» de verificación de subsistemas;
 - (b) las declaraciones «CE» de conformidad de los componentes de interoperabilidad y las declaraciones «CE» de idoneidad para el uso de los componentes de interoperabilidad;
 - (c) las licencias emitidas con arreglo a la Directiva ... [Directiva por la que se establece un Espacio Ferroviario Europeo único (refundición)];
 - (d) los certificados de seguridad emitidos de conformidad con el artículo 10 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria];
 - (e) los informes de inspección remitidos a la Agencia de conformidad con el artículo 24 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria];
 - (f) las normas nacionales notificadas a la Comisión de conformidad con el artículo 8 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria] y el artículo 14 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad];
 - (g) los registros de vehículos, por ejemplo a través de enlaces con los registros nacionales pertinentes;
 - (h) los registros de infraestructuras, por ejemplo a través de enlaces con los registros nacionales pertinentes;
 - (i) el registro europeo de tipos autorizados de vehículos;

- (j) el registro de las solicitudes de modificación y de las modificaciones previstas de las especificaciones del ERTMS;
 - (k) el registro de las solicitudes de modificación y de las modificaciones previstas de las especificaciones de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de viajeros y de la ETI de aplicaciones telemáticas para el transporte de mercancías;
 - (l) el registro de la marca de los poseedores de vehículos que lleva a cabo la Agencia de conformidad con las especificaciones técnicas de interoperabilidad sobre funcionamiento y gestión del tráfico;
 - (m) los informes de evaluación de la calidad, de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (UE) nº 1371/2007.
3. Los procedimientos prácticos para la transmisión de los documentos mencionados en el apartado 2 serán examinados y adoptados de común acuerdo por los Estados miembros y la Comisión sobre la base del proyecto elaborado por la Agencia.
 4. Cuando se transmitan los documentos mencionados en el apartado 2, los órganos afectados podrán indicar los documentos que por razones de seguridad no han de ponerse a disposición del público.
 5. Las autoridades nacionales responsables de la expedición de las licencias y certificados mencionados en las letras c) y d) del apartado 2 notificarán a la Agencia, en el plazo de un mes, cada decisión relativa a la expedición, renovación, modificación o derogación de tales licencias y certificados.
 6. La Agencia podrá incorporar a esta base de datos pública todo documento público o enlace relacionado con los objetivos del presente Reglamento, teniendo en cuenta la legislación de la Unión vigente en el terreno de la protección de datos.

Artículo 34

Redes de autoridades nacionales de seguridad, organismos de investigación y organismos representativos

1. La Agencia establecerá una red de las autoridades nacionales de seguridad y de los organismos de investigación a que se refiere el artículo 21 de la Directiva ... [Directiva de seguridad ferroviaria]. La Agencia les facilitará una secretaría. Las funciones de las redes serán, en particular,:
 - (a) el intercambio de información relativa a la seguridad e interoperabilidad ferroviarias;
 - (b) la promoción de buenas prácticas;
 - (c) la aportación a la Agencia de datos relativos a la seguridad ferroviaria y, en particular, a los indicadores comunes de seguridad.

La Agencia facilitará la cooperación entre estas redes y, en particular, podrá decidir la celebración de reuniones conjuntas de ambas.
2. La Agencia establecerá una red a nivel de la Unión de órganos representativos del sector ferroviario. La lista de tales organismos se determinará en un acto de ejecución adoptado por la Comisión con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 75. La Agencia facilitará una secretaría a esta red. Las funciones de las red serán, en particular,:

- (a) el intercambio de información relativa a la seguridad e interoperabilidad ferroviarias;
 - (b) la promoción de buenas prácticas;
 - (c) la aportación de datos a la Agencia en materia de seguridad e interoperabilidad.
3. Las redes a que se refieren los apartados 1 y 2 podrán emitir dictámenes no vinculantes acerca de los proyectos de recomendación citados en el artículo 9, apartado 2.
 4. La Agencia podrá establecer otras redes con organismos o autoridades encargadas de una parte del sistema ferroviario.
 5. La Comisión podrá participar en las reuniones de redes contempladas en el presente artículo.

Artículo 35

Comunicación y difusión

La Agencia comunicará y difundirá entre las partes interesadas el marco legislativo ferroviario europeo y sus normas técnicas y orientaciones, de acuerdo con los planes de comunicación y difusión adoptados por el Consejo de Administración. Estos planes, que se basarán en un análisis de las necesidades, será actualizado regularmente por el Consejo de Administración.

Artículo 36

Investigación y fomento de la innovación

1. A petición de la Comisión, la Agencia prestará su apoyo a las actividades de investigación del ámbito ferroviario a nivel de la Unión, por ejemplo respaldando a los servicios de la Comisión y los organismos representativos. Esta contribución se entenderá sin perjuicio de otras actividades de investigación a nivel de la Unión.
2. La Comisión podrá confiar a la Agencia la tarea de fomentar innovaciones destinadas a mejorar la interoperabilidad y la seguridad ferroviaria, en particular en lo que se refiere al uso de las nuevas tecnologías de la información y de los sistemas de posicionamiento y seguimiento.

Artículo 37

Asistencia a la Comisión

1. La Agencia asistirá a la Comisión, a petición de ésta, en la aplicación de la legislación de la Unión destinada a reforzar la interoperabilidad de los sistemas ferroviarios y a desarrollar un enfoque común sobre seguridad en el sistema ferroviario europeo.
2. La asistencia supone, por ejemplo,:
 - (a) la expedición de dictámenes técnicos en temas que exijan conocimientos específicos,
 - (b) La recogida de información a través de las redes citadas en el artículo 34.

Artículo 38

Asistencia en la evaluación de proyectos ferroviarios

Sin perjuicio de las excepciones contempladas por el artículo 9 de la Directiva ... [Directiva de interoperabilidad] y previa solicitud de la Comisión, la Agencia estudiará, desde el punto de vista de la interoperabilidad y la seguridad, todo proyecto que implique diseño, construcción, renovación o rehabilitación del subsistema para el que se haya solicitado respaldo financiero de la Unión.

La Agencia emitirá un dictamen sobre la conformidad del proyecto con la normativa en materia de interoperabilidad y seguridad ferroviarias pertinente en un plazo que se convendrá con la Comisión en función de la importancia del proyecto y de los recursos disponibles, y que no será superior a dos meses.

Artículo 39

Asistencia a los Estados miembros, países candidatos y partes interesadas

1. Por propia iniciativa o a petición de la Comisión, los Estados miembros, los países candidatos o las redes a que se refiere el artículo 34, la Agencia debe involucrarse activamente en actividades de formación o de otro tipo tendentes a la aplicación y la exposición de la normativa en materia de interoperabilidad y seguridad ferroviarias, así como de otros elementos producidos por la Agencia, tales como registros, guías orientativas o recomendaciones.
2. El Consejo de Administración tomará decisiones acerca de la naturaleza y el ámbito de las actividades a que se refiere el apartado 1 y las incluirá en el programa de trabajo.

Artículo 40

Relaciones internacionales

1. En la medida en que resulte necesario para el logro de los objetivos fijados en el presente Reglamento, y sin perjuicio de las competencias respectivas de los Estados miembros y las instituciones de la Unión, incluido el Servicio Europeo de Acción Exterior, la Agencia podrá desarrollar contactos y celebrar acuerdos administrativos con autoridades de supervisión, organizaciones internacionales y administraciones de terceros países competentes en los ámbitos cubiertos por las actividades de la Agencia al objeto de mantenerse al día en la evolución científica y técnica y garantizar la promoción de las leyes y normas técnicas de la Unión Europea en el terreno ferroviario.
2. Dichos acuerdos no crearán obligaciones jurídicas para la Unión y sus Estados miembros, ni impedirán que los Estados miembros y sus autoridades competentes celebren acuerdos bilaterales o multilaterales con autoridades de supervisión, organizaciones internacionales y administraciones de terceros países. Estos acuerdos y actividades de cooperación serán objeto de debate previo con la Comisión y de comunicación regular a la misma.
3. El Consejo de Administración adoptará una estrategia para las relaciones con terceros países u organizaciones internacionales en asuntos en los que es competente la Agencia. Esta estrategia se incluirá en el programa de trabajo anual y plurianual de la Agencia, especificando los recursos asociados.

Artículo 41

Coordinación en lo relativo a las piezas de recambio

La Agencia contribuirá a la determinación de piezas de recambio que puedan normalizarse. A tal fin, la Agencia podrá instituir un grupo de trabajo que coordine las actividades de las partes interesadas, así como establecer contactos con los organismos europeos de normalización. La Agenda presentará a la Comisión las recomendaciones oportunas.

CAPÍTULO 9

ORGANIZACIÓN DE LA AGENCIA

Artículo 42

Estructura administrativa y de gestión

La estructura administrativa y de gestión de la Agencia estará integrada por:

- (a) un Consejo de Administración, que ejercerá las funciones establecidas en el artículo 47;
- (b) un Comité Ejecutivo, que ejercerá las funciones establecidas en el artículo 49;
- (c) un Director Ejecutivo, que ejercerá las funciones establecidas en el artículo 50;
- (d) una Sala de Recurso, que ejercerá las competencias establecidas en los artículos 54 a 56.

Artículo 43

Composición del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración estará compuesto por un representante de cada Estado miembro y cuatro representantes de la Comisión, todos con derecho a voto.

El Consejo de Administración incluirá también seis representantes sin derecho a voto que representarán, a nivel europeo, a los siguientes grupos:

- (a) las empresas ferroviarias;
- (b) los administradores de infraestructuras;
- (c) la industria ferroviaria;
- (d) los sindicatos;
- (e) los viajeros;
- (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.

2. Los miembros del Consejo y sus suplentes serán designados por sus conocimientos acerca de las actividades esenciales de la Agencia y se tendrán en cuenta sus cualificaciones administrativas, presupuestarias y de gestión. Todas las partes se esforzarán en limitar la rotación de sus representantes en el Consejo con el fin de

preservar la continuidad de su trabajo. Todas las partes se esforzarán por lograr una representación equilibrada de hombres y mujeres en el Consejo de Administración.

3. Los Estados miembros y la Comisión nombrarán a sus representantes en el Consejo de Administración y a un suplente que los sustituirá en caso de ausencia.
4. El mandato de los miembros será de cuatro años y podrá renovarse.
5. Cuando proceda, podrán establecerse, conforme a las disposiciones a que se refiere el artículo 68, la participación de representantes de terceros países y las condiciones de dicha participación.

Artículo 44

Presidente del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración elegirá, por mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto, a un Presidente de entre los representantes de los Estados miembros y a un Vicepresidente de entre sus miembros.

El Vicepresidente sustituirá al Presidente cuando éste no pueda asumir sus funciones.

2. La duración del mandato del Presidente y del Vicepresidente será de cuatro años y podrá renovarse. Sin embargo, si su calidad de miembros del Consejo de Administración termina en cualquier momento durante su mandato, este expirará automáticamente en la misma fecha.

Artículo 45

Reuniones

1. Las reuniones del Consejo de Administración serán convocadas por su Presidente. El Director Ejecutivo de la Agencia participará en las reuniones.
2. El Consejo de Administración se reunirá al menos dos veces al año. Se reunirá asimismo por iniciativa de su Presidente o a petición de la Comisión, de la mayoría de los miembros o de un tercio de los representantes de los Estados miembros en el Consejo de Administración.

Artículo 46

Votación

Salvo que se declare otra cosa en el presente Reglamento, el Consejo de Administración tomará sus decisiones por mayoría absoluta de los miembros con derecho a voto. Cada miembro con derecho a voto dispondrá de un voto.

Artículo 47

Funciones del Consejo de Administración

1. A fin de garantizar el ejercicio de sus funciones por la Agencia, el Consejo de Administración:
 - (a) aprobará el informe anual sobre las actividades de la Agencia en el año anterior y lo remitirá, a más tardar el 1 de julio, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas, y lo hará público;

- (b) adoptará cada año, por mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto, después de recibir la opinión de la Comisión y de conformidad con el artículo 48, el programa de trabajo de la Agencia para el año siguiente y un programa de trabajo estratégico plurianual;
- (c) adoptará, por mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto, el presupuesto anual de la Agencia y ejercerá otras funciones respecto al presupuesto de la Agencia, en aplicación del capítulo 10;
- (d) establecerá los procedimientos de toma de decisiones del Director Ejecutivo;
- (e) adoptará su política en materia de visitas en aplicación del artículo 10;
- (f) aprobará su reglamento interno;
- (g) adoptará y actualizará los planes de comunicación y difusión a que se refiere el artículo 35;
- (h) adoptará los procedimientos para la realización de las auditorías contempladas en los artículos 29 y 30;
- (i) de conformidad con el apartado 2, ejercerá, en relación con el personal de la Agencia, las facultades de nombramiento que otorga el Estatuto a la Autoridad facultada para proceder a los nombramientos, y el Régimen aplicable a otros agentes a la Autoridad facultada para celebrar un contrato de empleo («autoridad facultada para proceder a los nombramientos»).
- (j) adoptará las oportunas normas de aplicación del Estatuto de los funcionarios y del Régimen aplicable a otros agentes, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 110 de dicho Estatuto;
- (k) designará al Director Ejecutivo y podrá prorrogar su mandato o destituirlo por mayoría de dos tercios de los miembros con derecho a voto, conforme a lo dispuesto en el artículo 62;
- (l) adoptará una estrategia contra el fraude que estará en consonancia con el riesgo de fraude, teniendo en cuenta el análisis coste-beneficio de las medidas que vayan a aplicarse;
- (m) garantizará un adecuado seguimiento de las conclusiones y recomendaciones emanadas de las investigaciones de la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) o de las diferentes auditorías y evaluaciones, tanto internas como externas;
- (n) adoptará normas para la prevención y gestión de conflictos de interés entre los miembros del Consejo de Administración y de la Sala de Recurso.

2. El Consejo de Administración adoptará, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 110 del Estatuto de los funcionarios, una decisión basada en el artículo 2, apartado 1, de dicho Estatuto y en el artículo 6 del régimen aplicable a otros agentes por la que se deleguen en el Director Ejecutivo las competencias correspondientes de la autoridad facultada para proceder a nombramientos y se determinen las condiciones de suspensión de dicha delegación. El Director Ejecutivo estará autorizado a subdelegar estas competencias.

En aplicación del párrafo anterior, cuando lo exijan circunstancias excepcionales, el Consejo de Administración podrá suspender temporalmente, a través de una decisión, la delegación de las competencias de la autoridad facultada para proceder a

nombramientos en el Director Ejecutivo y la subdelegación de competencias de este último y ejercer él mismo las competencias o delegarlas en uno de sus miembros o en un miembro del personal distinto del Director Ejecutivo.

Artículo 48

Programas de trabajo anuales y plurianuales

1. El Consejo de la Agencia adoptará, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, y teniendo en cuenta la opinión de la Comisión, el programa de trabajo y lo remitirá a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y a las redes contempladas en el artículo 34.
2. Este programa se adoptará sin perjuicio del procedimiento presupuestario anual de la Unión. 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 de sus miembros con derecho a voto, incluidos los representantes de la Comisión, o bien por unanimidad de los representantes de los Estados miembros.
3. El programa de trabajo de la Agencia definirá, para cada actividad, los objetivos perseguidos. Como regla general, cada actividad o proyecto estará claramente asociado con los recursos necesarios para su realización, de acuerdo con los principios de presupuestación y gestión por actividades, así como con la evaluación de impacto precoz contemplada en el artículo 7, apartado 2.
4. Si fuera necesario, el Consejo de Administración modificará el programa de trabajo o adoptado si se encomienda una nueva función a la Agencia. Esta nueva función daría lugar a un análisis de las consecuencias sobre los recursos humanos y presupuestarios, y podría resultar en la decisión de retrasar otras actividades.
5. El Consejo de Administración adoptará y actualizará asimismo, a más tardar el 30 de noviembre de cada año, un programa de trabajo estratégico plurianual. Se tendrá en cuenta la opinión de la Comisión. El proyecto del programa será objeto de consultas con el Parlamento Europeo y las redes contempladas en el artículo 34. Una vez adoptado, el programa de trabajo estratégico plurianual será remitido a los Estados miembros, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y a las redes contempladas en el artículo 34.

Artículo 49

Comité Ejecutivo

1. El Consejo de Administración estará asistido por un Comité Ejecutivo.
2. El Comité Ejecutivo preparará las decisiones que deba adoptar el Consejo de Administración. Cuando sea necesario por motivos de urgencia, tomará determinadas decisiones provisionales en nombre del Consejo de Administración, en particular en asuntos administrativos y presupuestarios.

Conjuntamente con él Consejo de Administración, garantizará un adecuado seguimiento de las conclusiones y recomendaciones emanadas de las investigaciones de la OLAF o de las diferentes auditorías y evaluaciones, tanto internas como externas.

Sin perjuicio de las responsabilidades del Director Ejecutivo, recogidas en el artículo 30, asistirá y asesorará a este en la ejecución de las decisiones adoptadas por el Consejo de administración, con el fin de reforzar la supervisión de la gestión administrativa y presupuestaria.

3. El Comité Ejecutivo estará compuesto por el Presidente del Consejo de Administración, un representante de la Comisión y [cuatro] miembros del Consejo de Administración. El Consejo de Administración designará los miembros del Comité Ejecutivo y su Presidente.
4. La duración del mandato de los miembros del Comité Ejecutivo será la misma que la de los miembros del Consejo de Administración.
5. El Comité Ejecutivo se reunirá al menos una vez cada tres meses. El Presidente del Comité Ejecutivo convocará reuniones adicionales a petición de sus miembros.
6. El Consejo de Administración establecerá el reglamento interno del Comité Ejecutivo.

Artículo 50

Funciones del Director Ejecutivo

1. La gestión de la Agencia correrá a cargo de un Director Ejecutivo, que será totalmente independiente en el desempeño de sus funciones. El Director Ejecutivo dará cuenta de su gestión al Consejo de Administración.
2. Sin perjuicio de las competencias respectivas de la Comisión, del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo, el Director Ejecutivo no pedirá ni recibirá instrucciones de ningún Gobierno ni de ningún otro organismo.
3. El Director Ejecutivo informará, cuando se limite a ello, al Parlamento Europeo sobre el ejercicio de sus funciones. El Consejo podrá convocar al Director Ejecutivo para que le informe del ejercicio de sus funciones.
4. El Director ejecutivo será el representante legal de la Agencia. Adoptará las decisiones, recomendaciones, dictámenes y otros actos oficiales de la Agencia.
5. El Director Ejecutivo será responsable de la gestión administrativa de la Agencia y del desempeño de las funciones que a ésta asigna el presente Reglamento. El Director Ejecutivo será, en particular, responsable de lo siguiente:
 - (a) la administración corriente de la Agencia;
 - (b) la ejecución de las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración;
 - (c) la elaboración del programa de trabajo anual y del programa de trabajo estratégico plurianual y su presentación al Consejo de Administración, una vez consultada la Comisión;
 - (d) la ejecución del programa de trabajo y del programa de trabajo estratégico plurianual y, en la medida de lo posible, la respuesta a todas las solicitudes de asistencia de la Comisión en relación con las funciones de la Agencia conforme al presente Reglamento;
 - (e) la presentación de informes al Consejo de Administración acerca de la ejecución del programa de trabajo estratégico plurianual;

- (f) la adopción de las medidas necesarias, tales como la aprobación de instrucciones administrativas internas o la publicación de circulares, para garantizar que el funcionamiento de la Agencia se ajuste a lo dispuesto en el presente Reglamento;
- (g) la organización de un sistema eficaz de seguimiento con el fin de comparar las realizaciones de la Agencia con sus objetivos operativos, y con este fin instituirá un sistema de evaluación periódica que corresponda a niveles profesionales reconocidos;
- (h) la elaboración, con carácter anual, de un proyecto de informe general sobre la base de los sistemas de supervisión y evaluación contemplados en la letra g), y presentación del mismo al Consejo de Administración;
- (i) la elaboración del proyecto de estado de previsiones de los ingresos y gastos de la Agencia, en aplicación del artículo 58, y la ejecución del presupuesto, en aplicación del artículo 59;
- (j) la elaboración del informe anual de las actividades de la Agencia y su presentación al Consejo de Administración para evaluación;
- (k) la preparación de un plan de acción subsiguiente a las conclusiones de las evaluaciones retrospectivas y presentación de un informe a la Comisión con carácter bienal;
- (l) la protección de los intereses financieros de la Unión merced a la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y otras actividades ilegales, a controles efectivos y, si se detectaran irregularidades, a la recuperación de las cantidades indebidamente abonadas; si procediera, a la imposición efectiva, proporcionada y disuasiva de sanciones administrativas y financieras;
- (m) la preparación de una estrategia de la Agencia contra el fraude y presentación de la misma al Consejo de Administración para su aprobación;
- (n) la elaboración del proyecto de reglamento financiero de la Oficina adoptado por el Consejo de Administración en virtud del artículo 60, así como sus normas de desarrollo.

Artículo 51

Creación y composición de las Salas de Recurso

1. La Agencia instituirá una o más Salas de Recurso.
2. Las Salas de Recursos estarán compuestas por un Presidente y por otros dos miembros. Dispondrán de suplentes que les representen en su ausencia.
3. El Presidente, los otros miembros y sus respectivos suplentes serán nombrados por el Consejo de Administración a partir de una lista de candidatos adoptada por la Comisión.
4. Cuando una Sala de Recurso considere que el carácter del recurso así lo exige, podrá pedir al Consejo de Administración que designe dos miembros adicionales con sus suplentes a partir de la lista citada en el apartado 3.
5. A propuesta de la Agencia, la Comisión establecerá el reglamento interno de la Sala de Recurso, una vez consultado el Consejo de Administración y de acuerdo con el procedimiento consultivo contemplado en el artículo 75.

Artículo 52

Miembros de las Salas de recurso

1. El mandato de los miembros y suplentes de las Salas de Recurso será de cuatro años y podrá renovarse.
2. Los miembros de las Salas de Recurso han de ser independientes y no desempeñarán otras funciones en la Agencia. Al adoptar sus decisiones no se someterán a instrucción alguna.
3. Los miembros de las Salas de Recurso no podrán ser destituidos ni retirados de la lista de candidatos cualificados durante sus respectivos mandatos, a menos que existan motivos fundados para ello y que la Comisión haya tomado una decisión al efecto tras obtener el dictamen del Consejo de Administración.

Artículo 53

Exclusión y recusación

1. Los miembros de las Salas de Recurso no podrán participar en ningún recurso si tienen algún interés personal en el asunto, si han participado anteriormente como representantes de una de las partes en los procedimientos o si han participado en la adopción de la decisión recurrida.
2. Los miembros de una Sala de Recurso que consideren que no deben participar en ningún recurso por alguna de las razones expuestas en el apartado 1, o por cualquier otra, informarán a la Sala de Recurso que decidirá acerca de su exclusión.

Artículo 54

Resoluciones que admiten recurso

1. Podrá presentarse un recurso ante las Salas de Recurso contra decisiones adoptadas por la Agencia con arreglo a los artículos 12, 16, 17 y 18.
2. Los recursos interpuestos de conformidad con el apartado 1 no tendrán efecto suspensivo. La Agencia podrá, sin embargo, suspender la aplicación de la decisión recurrida si considera que las circunstancias así lo permiten.

Artículo 55

Personas habilitadas para interponer recurso, plazos y forma

1. Toda persona física o jurídica podrá interponer un recurso contra una decisión de la que es destinataria adoptada por la Agencia con arreglo a los artículos 12, 16, 17 y 18.
2. El recurso y el escrito donde se expongan sus motivos deberán interponerse por escrito ante la Agencia en el plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la medida al interesado o, si no se hubiera notificado la medida, en un plazo de dos meses a partir de la fecha en que tenga conocimiento de la misma.

Artículo 56

Examen de los recursos y decisiones al respecto

1. Durante el examen del recurso, la Sala de Recursos actuará con celeridad. Invitará a las partes, cuantas veces sea necesario, a que presenten, en el plazo que establezca, observaciones sobre las alegaciones de la Sala o sobre comunicaciones de terceras partes en el recurso. Las partes en el recurso estarán autorizadas a presentar sus observaciones oralmente.
2. La sala de recursos podrá ejercer las facultades oportunas en el marco de las competencias de la Agencia o podrá remitir el asunto al servicio competente de la Agencia; este quedará vinculado por la resolución de la Sala de Recurso.

Artículo 57

Recursos ante el Tribunal de Justicia

1. Los recursos de nulidad relativos a las decisiones de la Agencia adoptadas de conformidad con los artículos 12, 16, 17 y 18 solo podrán interponerse ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea cuando se hayan agotado las vías de recurso internas de la Agencia.
2. La Agencia estará obligada a tomar las medidas necesarias para dar cumplimiento a la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

CAPÍTULO 10

DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 58

Presupuesto

1. Todos los ingresos y gastos de la Agencia serán objeto de previsiones para cada ejercicio presupuestario, que coincidirá con el año civil, y se consignarán en el presupuesto de la Agencia. El balance de ingresos y gastos deberá estar equilibrado.
2. Los ingresos de la Agencia procederán:
 - (a) de una contribución de la Unión,
 - (b) de una contribución eventual de los Estados terceros que participen en los trabajos de la Agencia tal como prevé el artículo 68,
 - (c) de las tasas abonadas por solicitantes o titulares de autorizaciones y certificados emitidos por la Agencia de conformidad con los artículos 12, 16, 17 y 18,
 - (d) de los ingresos derivados de publicaciones, formación y otros servicios prestados por la Agencia;
 - (e) de toda contribución financiera voluntaria de los Estados miembros, terceros países u otras entidades, siempre que dicha contribución no comprometa la independencia e imparcialidad de la Agencia.
3. Los gastos de la Agencia incluirán los gastos de personal, administración, infraestructura y funcionamiento.

4. El balance de ingresos y gastos deberá estar equilibrado.
5. Cada año, el Consejo de Administración, sobre la base de un proyecto elaborado por el Director Ejecutivo según el principio de presupuestación por actividades, establecerá el estado de previsión de los ingresos y gastos de la Agencia para el ejercicio siguiente. El Consejo de Administración remitirá a la Comisión, a más tardar el 31 de enero, dicho estado de previsión, en el que figurará un proyecto de la plantilla de personal.
6. La Comisión remitirá el estado de previsión al Parlamento Europeo y al Consejo (en lo sucesivo, la «Autoridad Presupuestaria») con el anteproyecto de presupuesto general de la Unión.
7. La Comisión, a partir del estado de previsión, inscribirá en el proyecto preliminar de presupuesto general de la Unión Europea las previsiones que considere necesarias por lo que respecta a la plantilla de personal y al importe de la subvención con cargo al presupuesto general, y lo presentará a la Autoridad Presupuestaria de conformidad con el artículo 314 del Tratado, junto con una descripción y una justificación de toda diferencia entre el estado de previsiones de la Agencia y la subvención con cargo al presupuesto general.
8. La Autoridad Presupuestaria autorizará los créditos necesarios para la subvención destinada a la Agencia. La Autoridad Presupuestaria aprobará la plantilla de personal de la Agencia.
9. El presupuesto será adoptado por el Consejo de Administración por mayoría de dos tercios de sus miembros con derecho a voto. Será definitivo tras la adopción definitiva del presupuesto general de la Unión. Cuando proceda, se ajustará en consecuencia.
10. Cuando el Consejo de Administración se proponga realizar cualquier proyecto que pudiera tener repercusiones financieras significativas en la financiación del presupuesto, en particular proyectos de carácter inmobiliario, como la adquisición o el alquiler de edificios, lo notificará lo antes posible a la Autoridad Presupuestaria. Informará de ello a la Comisión. Cuando una rama de la Autoridad Presupuestaria haya comunicado su intención de emitir un dictamen, lo remitirá al Consejo de Administración en un plazo de seis semanas a contar desde la notificación del proyecto.

Artículo 59

Ejecución y control del presupuesto

1. El Director Ejecutivo ejecutará el presupuesto de la Agencia.
2. El contable de la Agencia remitirá al contable de la Comisión, a más tardar el 1 de marzo siguiente al final del ejercicio, las cuentas provisionales, conjuntamente con el informe sobre la gestión presupuestaria y financiera del ejercicio. El contable de la Comisión consolidará las cuentas provisionales de las instituciones y de los organismos descentralizados de conformidad con lo dispuesto en el artículo 147 del Reglamento (CE, Euratom) n° 966/2012 («el Reglamento financiero general»).
3. El contable de la Comisión remitirá al Tribunal de Cuentas, a más tardar el 31 de marzo siguiente al final del ejercicio, las cuentas provisionales de la Agencia, conjuntamente con el informe sobre la gestión presupuestaria y financiera del

ejercicio. El informe sobre la gestión presupuestaria y financiera del ejercicio se remitirá asimismo al Parlamento Europeo y al Consejo.

El Tribunal de Cuentas examinará estas cuentas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 287 del Tratado. Publicará cada año un informe sobre las actividades de la Agencia.

4. Tras la recepción de las observaciones formuladas por el Tribunal de Cuentas sobre las cuentas provisionales de la Agencia, según lo dispuesto en el artículo 148 del Reglamento financiero general, el Director Ejecutivo elaborará las cuentas definitivas de la Agencia bajo su propia responsabilidad y las remitirá para su dictamen al Consejo de Administración.
5. El Consejo de Administración emitirá un dictamen sobre las cuentas definitivas de la Agencia.
6. El Director ejecutivo remitirá estas cuentas definitivas, conjuntamente con el dictamen del consejo de administración, a más tardar el 1 de julio siguiente al final del ejercicio, al Parlamento Europeo, al Consejo, a la Comisión y al Tribunal de Cuentas.
7. Se publicarán las cuentas definitivas.
8. El Director Ejecutivo remitirá al Tribunal de Cuentas una respuesta a sus observaciones a más tardar el 30 de septiembre siguiente a cada ejercicio presupuestario. Remitirá, asimismo, esta respuesta al Consejo de Administración.
9. El Director Ejecutivo presentará al Parlamento Europeo, a instancias de éste, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 165 del Reglamento financiero general, toda la información necesaria para el correcto desarrollo del procedimiento de aprobación de la gestión del ejercicio de que se trate.
10. El Parlamento Europeo, previa recomendación del Consejo por mayoría cualificada, aprobará antes del 30 de abril del año N+2 la gestión del Director Ejecutivo en la ejecución del presupuesto del ejercicio N.

Artículo 60

Reglamento financiero

El Consejo de Administración adoptará la normativa financiera aplicable a la Agencia, previa consulta a la Comisión. Dicha normativa sólo podrá apartarse del Reglamento (CE, Euratom) nº 2343/2002¹³, si así lo exige específicamente el funcionamiento de la Agencia y con la autorización previa de la Comisión.

¹³ Reglamento (CE, Euratom) no 2343/2002 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2002, por el que se aprueba el Reglamento financiero marco de los organismos a que se refiere el artículo 185 del Reglamento (CE, Euratom) no 1605/2002 del Consejo, por el que se aprueba el Reglamento financiero aplicable al presupuesto general de las Comunidades Europeas (DO L 357 de 31.12.2002, p. 72).

CAPÍTULO 11

PERSONAL

Artículo 61

Disposiciones generales

1. Se aplicará al personal de la Agencia el Estatuto de los funcionarios de la Unión Europea y el Régimen aplicable a otros agentes de la Unión Europea, así como las normas adoptadas por acuerdo entre las instituciones de la Unión Europea con el fin de poner en práctica tales disposiciones.
2. En interés del servicio, la Agencia contratará:
 - (a) personal que puede optar a un contrato de duración indefinida, y
 - (b) personal que no puede optar a un contrato de duración indefinida.Se adoptarán normas que desarrollen adecuadamente el presente apartado con arreglo al procedimiento previsto en el artículo 110 del Estatuto de los funcionarios.
3. La Agencia tomará las medidas administrativas adecuadas para organizar sus servicios de modo que se evite todo conflicto de interés.

Artículo 62

Director Ejecutivo

1. El Director Ejecutivo será contratado como agente temporal de la Agencia según lo dispuesto en el artículo 2 *bis* del Régimen aplicable a otros agentes.
2. El Director Ejecutivo será designado por el Consejo de Administración a partir de una lista de candidatos propuesta por la Comisión después de un procedimiento de selección abierto y transparente.

Para la celebración del contrato del Director Ejecutivo, la Agencia estará representada por el Presidente del Consejo de Administración.

Antes del nombramiento, podrá invitarse al candidato seleccionado por el Consejo de Administración a hacer una declaración ante la comisión competente del Parlamento Europeo y responder a las preguntas formuladas por sus miembros.
3. El mandato del Director Ejecutivo tendrá una duración de cinco años. Al final del periodo, la Comisión realizará una evaluación en la que se analizará la actuación del Director Ejecutivo y las futuras funciones y desafíos de la Agencia.
4. Previa propuesta de la Comisión, en la que se tendrá en cuenta la evaluación a que se refiere el apartado 3, el Consejo de Administración podrá prorrogar una vez la duración del mandato del Director Ejecutivo por no más de cinco años.
5. El Consejo de Administración informará al Parlamento Europeo acerca de su intención de prorrogar el mandato del Director Ejecutivo. En el mes que precede a la prórroga de su mandato, podrá invitarse al Director Ejecutivo a hacer una declaración ante la comisión competente del Parlamento y responder a las preguntas formuladas por sus miembros.

6. Un Director Ejecutivo cuyo mandato ha sido prorrogado no podrá, al final del periodo acumulado, participar en otro procedimiento de selección para el mismo puesto.
7. El Director Ejecutivo solo podrá ser destituido por decisión del Consejo de Administración, previa propuesta de la Comisión.

Artículo 63

Expertos nacionales en comisión de servicios y otros agentes

La Agencia podrá también recurrir a expertos nacionales en comisión de servicios y a otros agentes no empleados por la Agencia de acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto de los funcionarios y en el Régimen aplicable a otros agentes.

El Consejo de Administración adoptará una decisión que establezca las normas aplicables a las comisiones de servicios de expertos nacionales en la Agencia.

CAPÍTULO 12

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 64

Privilegios e inmunidades

El Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de la Unión Europea será aplicable a la Agencia y a su personal.

Artículo 65

Acuerdo de sede y condiciones de funcionamiento

1. Las disposiciones necesarias sobre las instalaciones que deben proporcionarse a la Agencia en el Estado miembro de acogida y a los servicios que este debe poner a su disposición, y las normas concretas aplicables en el Estado miembro de acogida de la Agencia al Director Ejecutivo, a los miembros del Consejo de Administración, al personal de la Agencia y a los miembros de sus familias, se fijarán en un acuerdo de sede celebrado entre la Agencia y el Estado miembro de acogida, que tendrá lugar después de haber obtenido la aprobación del Consejo de Administración, y no más tarde de 2015.
2. El Estado miembro de acogida garantizará las mejores condiciones posibles para el buen funcionamiento de la Agencia, incluida la escolarización multilingüe y de vocación europea y conexiones de transporte adecuadas.

Artículo 66

Responsabilidad

1. La responsabilidad contractual de la Agencia se regirá por la ley aplicable al contrato de que se trate.
2. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para pronunciarse en virtud de cualquier cláusula compromisoria contenida en los contratos firmados por la Agencia.

3. En materia de responsabilidad extracontractual, la Agencia deberá reparar los daños causados por sus servicios o por sus agentes en el ejercicio de sus funciones, de conformidad con los principios generales comunes a los ordenamientos de los Estados miembros.
4. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea será competente para conocer de los litigios relativos a la reparación de los daños mencionados en el apartado 3.

Artículo 67

Régimen lingüístico

1. Se aplicarán a la Agencia las disposiciones establecidas en el Reglamento n° 1, de 15 de abril de 1958, por el que se fija el régimen lingüístico de la Comunidad Económica Europea¹⁴.
2. Los servicios de traducción requeridos para el funcionamiento de la Agencia serán prestados por el Centro de Traducción de los Órganos de la Unión Europea.

Artículo 68

Participación de terceros países en las actividades de la Agencia

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40, la Agencia estará abierta a la participación de terceros países, en particular de los países objeto de la Política Europea de Vecindad, de los países de la política de ampliación y de los países de la AELC, que hayan concluido acuerdos con la Unión según los cuales han adoptado y aplican la legislación de la Unión, o las disposiciones nacionales equivalentes, en el ámbito cubierto por el presente Reglamento.
2. De conformidad con las disposiciones pertinentes de los acuerdos contemplados en el apartado 1, la Agencia establecerá con terceros países disposiciones que especifiquen las normas de participación de estos países en los trabajos de la Agencia, y en particular la naturaleza y el ámbito de tal participación. Entre tales disposiciones estarán las relativas a las contribuciones financieras y al personal. Podrán prever la representación, sin derecho a voto, en el Consejo de Administración.

La Agencia firmará tales disposiciones tras recibir el acuerdo de la Comisión y tras consultar al Consejo de Administración.

Artículo 69

Cooperación con las autoridades y organismos nacionales

1. La Agencia puede, en relación con los artículos 12, 16, 17 y 18, celebrar acuerdos con las autoridades nacionales pertinentes, en particular las autoridades nacionales de seguridad y otros organismos competentes.
2. Los acuerdos pueden incluir la contratación de algunas de las funciones de la Agencia a las autoridades nacionales, por ejemplo la elaboración y comprobación de expedientes, la verificación de la compatibilidad técnica, la realización de visitas y la redacción de estudios técnicos.

¹⁴ DO 17 de 6.10.1958, p. 385.

3. La Agencia se asegurará de que los acuerdos incluyan al menos una descripción específica de las tareas, las condiciones de las producciones contractuales, los plazos de entrega y la cuantía y planificación de los pagos.
4. Los acuerdos a que se refieren los apartados 1, 2 y 3 se entenderán sin perjuicio de la responsabilidad global de la Agencia en el desempeño de sus funciones conforme a lo dispuesto del en los artículos 7, 12, 16, 17 y 18.

Artículo 70

Transparencia

El Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵ se aplicará a los documentos en poder de la Agencia.

El Consejo de Administración adoptará las medidas prácticas de aplicación del Reglamento (CE) n° 1049/2001 a más tardar el [...].

Las decisiones tomadas por la Agencia en virtud del artículo 8 del Reglamento (CE) n° 1049/2001 podrán ser objeto de una reclamación ante el Defensor del Pueblo Europeo o de un recurso ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de conformidad con los artículos 228 y 263 del Tratado, respectivamente.

El tratamiento de los datos de carácter personal por parte de de la Agencia se ajustará a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 45/2001.

Artículo 71

Normas de seguridad para la protección de información clasificada

La Agencia aplicará los principios de seguridad contenidos en las normas de seguridad de la Comisión para la protección de la Información Clasificada de la Unión Europea (ICUE) y la información sensible no clasificada, según lo dispuesto en la Decisión 2001/844/CE, CECA, EURATOM de la Comisión, de 29 de noviembre de 2001, por la que se modifica su Reglamento interno. Ello supone la inclusión, entre otras cosas, de disposiciones en materia de intercambio, tratamiento y conservación de la información.

Artículo 72

Lucha contra el fraude

1. Con el fin de combatir el fraude, la corrupción y otros actos ilegales contemplados en el Reglamento (CE) n° 1073/1999, a los seis meses de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, la Agencia accederá al Acuerdo Interinstitucional de 25 de mayo de 1999, relativo a las investigaciones internas efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y adoptará las disposiciones apropiadas aplicables a todos los empleados de la Agencia que utilicen la plantilla recogida en el anexo de dicho Acuerdo.
2. El Tribunal de Cuentas tendrá la facultad de auditar sobre documentos y sobre el terreno a todos los beneficiarios de subvenciones, contratistas y subcontratistas que hayan recibido de la Agencia fondos de la Unión.

¹⁵ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

3. La OLAF podrá realizar investigaciones, incluidos controles e inspecciones sobre el terreno, de conformidad con las normas de desarrollo establecidas en el Reglamento (CE) n° 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ y en el Reglamento (Euratom, CE) n° 2185/96 del Consejo¹⁷, con el fin de establecer si ha habido fraude, corrupción o cualquier otro acto ilegal que afecte a los intereses financieros de la Unión como resultado de una subvención o un contrato financiado por la Agencia.
4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3, los acuerdos de cooperación celebrados con terceros países y organizaciones internacionales, los contratos, acuerdos de subvención y decisiones de subvención de la Agencia contendrán disposiciones que faculten expresamente al Tribunal de Cuentas y a la OLAF a efectuar tales auditorías e investigaciones, de acuerdo con sus competencias respectivas.

CAPÍTULO 13

DISPOSICIONES FINALES.

Artículo 73

Actos delegados correspondientes a los artículos 12, 16, 17 y 18

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de acuerdo con el artículo 74, relativo a las tasas y cánones surgidos en aplicación de los artículos 12, 16, 17 y 18.
2. Las medidas mencionadas en el apartado 1 determinarán, en particular, los casos en que se cobrarán tasas y cánones por otros conceptos de conformidad con los artículos 12, 16, 17 y 18, así como su importe y las modalidades de pago.
3. Se cobrará por los siguientes conceptos:
 - (a) la emisión y renovación de autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías, de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y tipos de vehículos, incluida una eventual indicación de la compatibilidad con las redes o líneas;
 - (b) la emisión y renovación de certificados de seguridad;
 - (c) la prestación de servicios; el cobro reflejará el coste real de cada prestación;
 - (d) la tramitación de recursos.Todas las tasas y cánones se expresarán y pagarán en euros.
4. El importe de las tasas y cánones se fijará en un nivel suficiente para garantizar que los ingresos cubran el coste total de los servicios prestados. Todos los gastos de la Agencia atribuidos al personal que desarrolla las actividades a que se refiere el apartado 3, incluida la contribución proporcional del empleador al plan de pensiones, se reflejarán, de forma particular, en dicho coste. Si se produjera un desequilibrio recurrente y significativo en la prestación de servicios cubiertos por las tasas y los cánones, será necesario revisar el nivel de tales tasas y cánones.

¹⁶ DO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

¹⁷ DO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

Artículo 74

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. La delegación de poderes a la que se refiere el artículo 73 se confiere a la Comisión por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 73 podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de la publicación de la decisión en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 73 solo entrará en vigor en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de [dos meses] tras la notificación del acto al Parlamento Europeo y al Consejo o si, antes de que expire dicho plazo, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo informan a la Comisión de que no formularán ninguna objeción. Este plazo se prorrogará [dos meses] a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 75

Procedimiento de Comité

La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 21 de la Directiva 96/48/CE. Se tratará de un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.

En los casos en que se haga referencia al presente artículo, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Artículo 76

Evaluación y revisión

1. A más tardar cinco años después de la entrada en vigor del presente Reglamento, y, posteriormente, cada cinco años, la Comisión encargará la realización de una evaluación que analice, en particular, la eficacia y la eficiencia de la Agencia, así como sus prácticas de funcionamiento. La evaluación tratará, en particular, de cualquier necesidad de modificar el mandato de la Agencia y de las repercusiones financieras de tal modificación.
2. La Comisión incluirá la evaluación, junto con sus conclusiones, en el informe al Parlamento Europeo, el Consejo y el Consejo de Administración. El resultado de la evaluación será hecho público.
3. Cada dos evaluaciones se elaborará también un balance de los resultados logrados por la Agencia en cuanto a sus objetivos, su mandato y sus funciones.

Artículo 77

Disposiciones transitorias

1. La Agencia es la sucesora y sustituta de la Agencia Ferroviaria Europea establecida por el Reglamento (CE) nº 881/2004 en todo lo que se refiere a propiedad, acuerdos, obligaciones legales, contratos de empleo, compromisos financieros y responsabilidades.
2. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 43, los miembros del Consejo de Administración designados con arreglo al Reglamento (CE) nº 881/2004 antes de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento seguirán en funciones hasta que expire su mandato como miembros del Consejo de Administración.

Como excepción a lo dispuesto en el artículo 49, el Director Ejecutivo designado con arreglo al Reglamento (CE) nº 881/2004 seguirá en funciones hasta que expire su mandato.
3. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 61, todos los contratos de empleo vigentes en la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento se respetarán hasta su fecha de expiración.

Artículo 78

Derogación

Queda derogado el Reglamento (CE) nº 881/2004.

Artículo 79

Entrada en vigor

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

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

ANEXO
FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento (UE) del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Ferroviaria de la Unión Europea y por el que se deroga el Reglamento (CE) nº 881/2004.

1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA¹⁸

06: Movilidad y transporte

0602: Política de transporte terrestre, aéreo y marítimo

060208: Agencia Ferroviaria Europea

06020801: Agencia Ferroviaria Europea — Contribución a los títulos 1 y 2

06020802: Agencia Ferroviaria Europea — Contribución al título 3

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

La propuesta/iniciativa se refiere a una **acción nueva**

La propuesta/iniciativa se refiere a una **acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria¹⁹**

La propuesta/iniciativa se refiere a la **prolongación de una acción existente**

La propuesta/iniciativa se refiere a una **acción reorientada hacia una nueva acción**

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) en la propuesta/iniciativa

Objetivos/valor añadido de la UE en consonancia con Europa 2020:

La Agencia contribuye a un transporte ferroviario interoperable, seguro y sostenible para la economía de la UE y sus ciudadanos. Este objetivo se ajusta perfectamente a las tres prioridades de Europa 2020:

– Crecimiento inteligente: desarrollo de una economía basada en el conocimiento y la innovación. La Agencia contribuye al desarrollo de normas técnicas del más alto nivel posible tanto para vehículos como para infraestructuras ferroviarias, promoviendo así el conocimiento y la innovación.

– Crecimiento sostenible: promoción de una economía que haga un uso más eficaz de los recursos, que sea más verde y competitiva. La Agencia contribuye a hacer el sector del transporte en la UE más sostenible y ecológico, limitando el nivel global de emisiones y el consumo de energía. El transporte ferroviario contribuirá al objetivo «20/20/20» en materia de clima y energía y a la iniciativa emblemática

¹⁸ GPA: gestión por actividades. PPA: presupuestación por actividades.

¹⁹ Tal como se contempla en el artículo 49, apartado 6, letra a) o b), del Reglamento financiero.

«Una Europa que utilice eficazmente los recursos». La Agencia desempeñará su papel en la aplicación de la legislación por el sector.

– Crecimiento integrador: fomento de una economía con alto nivel de empleo que ofrezca cohesión social y territorial. Por lo que se refiere a las regiones periféricas y a su conexión con las centrales, el transporte ferroviario es un elemento esencial para garantizar la cohesión territorial. Constituye un medio de transporte asequible y sostenible para grandes partes de la población, por lo que contribuye a aumentar la movilidad social y las oportunidades de empleo y a colmar la diferencia entre regiones ricas y pobres en los países de la UE.

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) y actividad(es) GPA/PPA afectada(s)*

Ámbito presupuestario: 06 02

Actividad GPA/PPA afectada: 060208 Agencia Ferroviaria Europea:

- 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 de operaciones)

Objetivos específicos:

Objetivo específico nº 1: Aumentar la eficiencia de los procedimientos de certificación de la seguridad y de autorización gracias a la emisión de certificados de seguridad, autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos, autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías únicos y válidos en toda la UE, y garantizar la no discriminación.

Objetivo específico nº 2: Aumentar la coherencia de la red ferroviaria de la UE gracias a la supervisión de las autoridades ferroviarias nacionales y a la reducción del número de normas nacionales.

Objetivo específico nº 3: Mejorar la aplicación de la legislación ferroviaria de la UE gracias a una asistencia reforzada a la Comisión, los Estados miembros y las partes interesadas.

Objetivo específico nº 4: Asistir a la Comisión en la creación y actualización de la legislación derivada de interoperabilidad y seguridad ferroviarias, incluido el desarrollo de un enfoque común para la seguridad.

Objetivo específico nº 5: Garantizar un desarrollo coherente del ERTMS en la UE y su promoción fuera de la misma.

Objetivo específico nº 6: Garantizar la oportuna certificación de los maquinistas y profesiones similares, de conformidad con la Directiva 2007/59/CE.

Objetivo específico nº 7: Mantener y actualizar registros y bases de datos públicos en relación con la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / la población destinataria.

Resultados ligados a los objetivos específicos:

Resultado del objetivo específico 1: Costes reducidos para los solicitantes y tramitación más rápida de los certificados de seguridad, las autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos y las autorizaciones de entrada en servicio de los subsistemas de control-mando y señalización en las vías; condiciones idénticas para todos los solicitantes de la UE; garantía de no discriminación de los operadores.

Resultado del objetivo específico 2: Armonización de la aplicación de la normativa ferroviaria de la UE y de las prácticas de las autoridades nacionales; mayor claridad y transparencia de los requisitos jurídicos y de las condiciones de explotación en la UE mediante la reducción de normas innecesarias, lo que limita la posibilidad de prácticas discriminatorias contra los operadores.

Resultado del objetivo específico 3: Mayor comprensión de la normativa ferroviaria por parte de las partes interesadas y de los Estados miembros, lo que mejora el funcionamiento del espacio ferroviario europeo único; aumento de la eficacia y la eficiencia de los diferentes servicios de la Comisión.

Resultado del objetivo específico 4: Aumento de la interoperabilidad del espacio ferroviario europeo único con un mayor nivel de seguridad y beneficios para las empresas, los clientes y los viajeros ferroviarios.

Resultado del objetivo específico 5: Implantación coherente del ERTMS en la UE con equipos conformes con las especificaciones en vigor; fomento de las normas ERTMS fuera de la UE.

Resultado del objetivo específico 6: Tratamiento equivalente de los conductores de trenes en toda la UE.

Resultado del objetivo específico 7: Transparencia para las partes interesadas del sector ferroviario, los Estados miembros y el público en general en relación con datos importantes relacionados con la interoperabilidad y la seguridad ferroviarias.

1.4.4. Indicadores de resultados e incidencia

Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

Indicadores del objetivo específico 1:

- número de certificados de seguridad emitidos;
- número de autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos;
- número de autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías.

Indicadores del objetivo específico 2:

- número de informes de auditoría de las autoridades nacionales emitidos;
- número de normas nacionales retiradas;
- número de normas nacionales declaradas mutuamente aceptadas;
- otros resultados relacionados con el control y la vigilancia.

Indicadores del objetivo específico 3:

- número de informes de evaluación de la aplicación de la normativa ferroviaria;
- número de proyectos ferroviarios evaluados;
- número de actos de información y formación (talleres, conferencias) organizados;
- número de documentos interpretativos emitidos;
- número de visitas de asistencia realizadas;
- otros resultados relacionados con el aumento de la asistencia.

Indicadores del objetivo específico 4:

- número de recomendaciones de nuevas especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) enviadas a la Comisión;
- número de recomendaciones de revisión de especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) enviadas a la Comisión;
- número de recomendaciones de nuevos métodos comunes de seguridad (MCS) enviados a la Comisión;
- número de recomendaciones de revisión de métodos comunes de seguridad (MCS) enviadas a la Comisión;
- número de dictámenes presentados a la Comisión, los Estados miembros y otras partes interesadas;
- número de evaluaciones de impacto y de análisis de costes y beneficios emitidas;
- otros resultados relacionados con la mejora de la interoperabilidad y la seguridad.

Indicadores del objetivo específico 5:

- número de recomendaciones emitidas en relación con cambios y nuevas versiones del ERTMS;
- número de informes de evaluación presentados a la Comisión sobre la ejecución de la evaluación de la conformidad y del procedimiento de verificación CE de los equipos ERTMS;
- número de recomendaciones relativas a incompatibilidades técnicas de los proyectos de ERTMS enviadas a la Comisión;
- otros resultados relativos a la garantía de un desarrollo y un despliegue coherentes del ERTMS.

Indicadores del objetivo específico 6:

- número de conductores de tren certificados de conformidad con la Directiva sobre conductores de trenes;
- otros resultados relativos a la armonización de las condiciones de los conductores de trenes.

Indicadores del objetivo específico 7:

- número de bases de datos y registros públicos establecidos y gestionados;
- otros resultados relativos a la transparencia de los datos ferroviarios.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo

Permitir a la AFE emprender nuevas actividades y continuar realizando de forma suficiente las actuales tareas necesarias para lograr un mercado ferroviario interior plenamente interoperable y seguro (espacio ferroviario europeo único).

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión Europea

La intervención actual de la UE (funciones de la Agencia Ferroviaria Europea) está establecida en el Reglamento nº 881/2004 por el que se crea la AFE. Además, las Directivas 2004/49/CE, 2008/57/CE y 2007/59/CE han asignado directa e indirectamente otras funciones a la Agencia. De forma análoga, numerosos actos de derecho derivado adoptados por la Comisión en virtud de las Directivas anteriormente mencionadas, en particular, las ETI, los MCS y los OCS, han tenido un impacto sobre las actividades y la labor de la AFE. El presente Reglamento persigue combinar todas las funciones actuales de la Agencia en un único acto jurídico y ampliar la actividad de la AFE a los ámbitos en los que esté justificado.

En consonancia con el Libro Blanco del Transporte de 2011 («Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible») y con los resultados de la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa, esta propuesta reforzará el valor añadido de la UE eliminando los obstáculos técnicos y administrativos existentes en el sector ferroviario, en particular de la forma siguiente:

- haciendo más eficiente (más barata y rápida) y más imparcial la autorización de los vehículos ferroviarios y la certificación de las empresas ferroviarias al trasladar ambas funciones al nivel de la UE;
- aumentando la coherencia y la aplicación del acervo normativo ferroviario de la UE, ya que ello permite a la Agencia vigilar el funcionamiento de las autoridades nacionales activas en los campos de la interoperabilidad y la seguridad;
- facilitando un progreso más rápido hacia unas normas ferroviarias de la UE verdaderamente comunes al aumentar la intervención de la AFE en la reducción de las normas ferroviarias nacionales;
- aumentando la inversión de la UE en el ferrocarril (RTE, Fondo de Cohesión, Fondos Estructurales, programas de investigación, etc.).

La intervención de la UE a través de la AFE genera un alto valor añadido por las razones siguientes:

- utiliza una estructura específica y personal cualificado, parte del cual ya está disponible;
- acumula una experiencia positiva con métodos contrastados (por ejemplo, utilización de la red de autoridades de seguridad nacionales que se encuentra ya en fase operacional);
- es objetiva e imparcial y muy bien valorada por las partes interesadas.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

La evaluación del Reglamento de la AFE y del funcionamiento de la Agencia (2009-2010) y la evaluación general de las Agencias de la UE en 2009 pusieron ambas de manifiesto el valor añadido que proporciona la Agencia.

La presente iniciativa tiene por objeto aplicar (mediante la revisión del Reglamento de la AFE) las recomendaciones del ejercicio de evaluación de la AFE, del Tribunal de Cuentas y del Servicio de Auditoría Interna, así como las que contiene la Declaración común de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo sobre las agencias descentralizadas, en particular en lo que se refiere a estructura interna, gobernanza y funcionamiento.

1.5.4. Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos pertinentes

La propuesta está en consonancia con el Libro Blanco del Transporte de 2011, en particular con las iniciativas 1 y 19:

«Lograr una autorización única de tipos de vehículo y una certificación de seguridad de empresa ferroviaria única mediante el refuerzo de la función de la Agencia Ferroviaria Europea (AFE)»;

«Reforzar la función de la Agencia Ferroviaria Europea en el campo de la seguridad ferroviaria, en particular su supervisión de las medidas nacionales de seguridad adoptadas por las autoridades nacionales de seguridad y la armonización progresiva de aquellas».

La propuesta es asimismo coherente con la política y la normativa de la UE sobre la interoperabilidad y la seguridad ferroviarias, en particular las Directivas 2004/49 (Directiva de seguridad ferroviaria) y 2008/57 (Directiva de interoperabilidad ferroviaria), que también serán modificadas en el marco de esta iniciativa. Los tres actos revisados están relacionados entre sí y persiguen eliminar los obstáculos administrativos y técnicos persistentes, en particular mediante el establecimiento de un enfoque común de las normas de seguridad e interoperabilidad a fin de aumentar las economías de escala de las empresas ferroviarias activas en toda la UE y reducir los costes administrativos, agilizar los trámites administrativos y evitar la discriminación encubierta.

Además, esta iniciativa forma parte de un cuarto paquete ferroviario mayor que, además de la consecución del objetivo descrito anteriormente, perseguirá la apertura del mercado del transporte ferroviario nacional de viajeros y la optimización de la administración de las infraestructuras; se esperan sinergias, especialmente en lo que se refiere a la reducción de la discriminación en el acceso a la infraestructura, lo que eliminará obstáculos a los nuevos participantes en el mercado.

Hay asimismo una importante sinergia entre las funciones revisadas de la AFE y de la Agencia ejecutiva de las RTE-T en relación con la evaluación de los proyectos ferroviarios, y una mayor rentabilidad y eficiencia de los proyectos financiados con fondos de la UE.

Además, la presente iniciativa guarda coherencia con las recomendaciones del Tribunal de Cuentas, el Servicio de Auditoría Interna y la Declaración común de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo sobre las agencias descentralizadas, así como con la evaluación de la AFE, al tiempo que pone en práctica dichas recomendaciones.

Por último, con esta iniciativa se quiere incluir en el ámbito del Reglamento de la AFE una serie de tareas y actividades que fueron asignadas a la Agencia mediante otros actos, en particular la Directiva 2007/59/CE, las Decisiones de la Comisión sobre las especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI) y los métodos comunes de seguridad (MCS).

1.6. Duración e incidencia financiera

Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

- Ejecución: fase de puesta en marcha desde 2015 hasta 2020
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)²⁰

Gestión centralizada directa a cargo de la Comisión

Gestión centralizada indirecta mediante delegación de las tareas de ejecución en:

- agencias ejecutivas
 - organismos creados por la Unión Europea²¹
 - organismos nacionales del sector público / organismos con misión de servicio público
 - personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea y que estén identificadas en el acto de base pertinente a efectos de lo dispuesto en el artículo 49 del Reglamento financiero
- Gestión compartida** con los Estados miembros
- Gestión descentralizada** con terceros países
- Gestión conjunta** con organizaciones internacionales (*especifíquense*)

²⁰ Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²¹ Tal como se contemplan en el artículo 185 del Reglamento financiero.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones.

Todas las agencias de la UE trabajan bajo un sistema de control estricto que incluye una estructura de auditoría interna, el Servicio de Auditoría Interna de la Comisión, el Consejo de Administración, la Comisión, el Tribunal de Cuentas y la Autoridad Presupuestaria. Este sistema continuará siendo de aplicación en la forma en que está establecido en el Reglamento de base de la AFE.

2.2. Sistema de gestión y de control

2.2.1. Riesgo(s) definido(s)

Ninguno

2.2.2. Método(s) de control previsto(s)

No aplicable

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

Las medidas de prevención del fraude figuran en el artículo 41 del Reglamento de base de la AFE y continuarán siendo de aplicación.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias de gasto existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [Denominación]	Disoc. / no disoc. ¹	de países de la AELC ²	de países candidatos ³	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 18.1.a bis) del Reglamento financiero
1.1	06.02.08 [línea presupuestaria de la AFE]	CND	SÍ	NO	NO	NO

¹ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

² AELC: Asociación Europea de Libre Comercio. .

³ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

Antes de pormenorizar el impacto estimado de la presente propuesta, es importante destacar que esta estimación es, por el momento, provisional, ya que está pendiente la adopción, por parte de la autoridad presupuestaria, del nuevo Marco Financiero Plurianual 2014-2020.

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (precios corrientes, al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual:	1	Crecimiento inteligente e inclusivo
---	----------	-------------------------------------

DG: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015-2020
• Créditos administrativos									
Número de línea presupuestaria 06.2.08 [Línea presupuestaria AFE] Base: - Punto de partida: proyecto de presupuesto de 2013 con 25 millones EUR - Reducción de personal de un 2 % entre 2014 y 2017 - Incremento anual del presupuesto en un 1 % debido a los ajustes. A partir de 2017 empieza a haber ingresos exteriores provenientes de cánones y tasas, por lo que no hay cargos al presupuesto de la UE para personal nuevo.	Compromisos	(1)	25,613 (0,113 para nuevas tareas)	26 (0,3 para nuevas tareas)	26 (0 para nuevas tareas)	26,25 (0 para nuevas tareas)	26,5 (0 para nuevas tareas)	26,75 (0 para nuevas tareas)	157,113 (0,413 para cubrir nuevas tareas en 2015-2016)
	Pagos	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
TOTAL de créditos para la DG MOVE	Compromisos	(5)=1+3	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	

157.113

									tareas en 2015-2016)
	Pagos	⁽⁶⁾⁼²⁺ ₄	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
TOTAL de créditos con cargo a la RÚBRICA 1 del marco financiero plurianual	Compromisos	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	(0,413 para cubrir nuevas tareas en 2015-2016)
	Pagos	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113

Rúbrica del marco financiero plurianual:	5	«Gastos administrativos»
---	----------	--------------------------

En millones EUR (precios corrientes al tercer decimal)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015-2020
DG: MOVE								
<ul style="list-style-type: none"> • Recursos humanos Base: nivel actual de presupuesto para personal de la DG MOVE dedicado a asuntos relacionados con la AFE (0,655 millones EUR - 5 personas) aplicado cada año + 1 % anual de ajuste 		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
<ul style="list-style-type: none"> • Otros gastos administrativos 		0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DG MOVE	Créditos	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
TOTAL de créditos con cargo a la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	(Créditos = pagos totales) totales	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

En millones EUR (al tercer decimal)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
TOTAL de créditos con cargo a las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual	Compromisos	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118
	Pagos	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118

3.2.2. Proyecto de plantilla de la AFE propuesto para 2015-2020

TODO EL PERSONAL NUEVO SE FINANCIA CON TASAS Y CÁNONES EXTERIORES A PARTIR DE 2017:

Personal propuesta para la AFE 2015-2020 [Base: cuadro de efectivos de 2013 con 143 personas; reducción de un 2 % para 2017 (2 o 3 personas cada año)]	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Grados AD	101	100	99	99	99	99
Nuevos agentes de grado AD	0	0	12	14	14	14
Total AD	101	100	111	113	113	113
Grados AST	37	36	34	34	34	34
Nuevos agentes de grado AST	0	0	4	4	4	4
Total AST	37	36	38	38	38	38
<i>Subtotal del cuadro de efectivos</i>	138	136	149	151	151	151
Expertos nacionales en CS	6	6	6	6	6	6
Nuevos expertos nacionales en CS	2	5	12	13	13	13
Total expertos nacionales en CS	8	11	18	19	19	19
Agentes contractuales	15	15	15	15	15	15
Nuevos agentes contractuales	1	3	7	9	10	12
Total agentes contractuales	16	18	22	24	25	27
<i>Nuevos puestos acumulados</i>	5	10	35	40	41	43

<i>Incidencia en el cuadro de efectivos</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>18</i>
TOTAL GENERAL	162	165	189	194	195	197

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos administrativos y operativos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos operativos y administrativos, tal como se explica a continuación:
- Los resultados que figuran a continuación se refieren al presupuesto total de la AFE (Títulos 1+2+3).
- El coste de los resultados del objetivo específico nº 1 constituirá un ingreso para la AFE: la Agencia cobrará una tasa a los solicitantes externos por la expedición de estos documentos. Por consiguiente, figuran entrecomillados y no se añaden a la suma total de costes de todos los resultados.

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados ↓			2015		2016		2017		2018		2019		2020		TOTAL	
	Tipo de resultado ¹	Coste medio de los resultados	Nº de resultados	Coste	Nº total de resultados	Coste total										

¹ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

<p>OBJETIVO ESPECÍFICO nº 1² Aumentar la eficiencia de los procedimientos de certificación de la seguridad y de autorización gracias a la emisión de certificados de seguridad, autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos, autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías únicas y válidos en toda la UE, y garantizar la no discriminación.</p>															
Certificados únicos de seguridad	Número de certificados de seguridad expedidos	(0,01) – se cubrirán mediante tasas y cánones	0	0	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	440	(4,4)	se cubrirán mediante tasas y cánones
Autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos	Nº de autorizaciones concedidas de puesta en el mercado de vehículos	(0,017) – se cubrirán mediante tasas y cánones	0	0	456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	1804	(30,67)	se cubrirán mediante tasas y cánones

² Tal como se describe en el punto 1.4.2, «Objetivo(s) específico(s)».

Autoridad del sistema ERTMS	Número de autorizaciones concedidas de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en las vías	(0,05)	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	137	(6,85)
		se cubrirán mediante tasas y cánones														se cubrirán mediante tasas y cánones
Subtotal del objetivo específico nº 1								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		(41,92)
OBJETIVO ESPECÍFICO nº 2 Aumentar la coherencia de la red ferroviaria de la UE gracias a la supervisión de las autoridades ferroviarias nacionales y a la reducción del número de normas nacionales			Nº de resultados	Coste	Nº de resultados	Coste	Nº de resultados	Coste	Nº de resultados	Coste	Nº de resultados	Coste	Nº de resultados	Coste	Nº total de resultados	Coste total
Vigilancia de las aut. nacionales	Nº de informes de auditoría elaborados	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5
Reducción del nº de normas nacionales divergentes y aumento de la aceptación mutua	Número de normas nacionales retiradas	0,0015	1000	1,5	1500	2,25	1500	2,25	2000	3	1500	2,25	1500	2,25	9000	13,5
	Número de normas nacionales declaradas mutuamente aceptadas	0,001	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	8000	6,0
Otros	Otros resultados en materia de control y vigilancia	0,001	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75
Subtotal del objetivo específico nº 2																25,25

OBJETIVO ESPECÍFICO nº 3 Mejorar la aplicación de la legislación ferroviaria de la UE gracias a una asistencia reforzada a la Comisión, los Estados miembros y las partes interesadas.																
Asistencia a la Comisión	Nº de informes de evaluación de la aplicación de la normativa ferroviaria	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7
	Número de proyectos ferroviarios	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Asistencia a los Estados miembros y otras partes interesadas	Número de actos de información y formación (talleres, conferencias) organizados	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4
	Número de documentos interpretativos realizados	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6
	Número de visitas de asistencia realizadas	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6
Otras funciones	Otros resultados relacionados con el aumento de la asistencia	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Subtotal del objetivo específico nº 3																25

OBJETIVO ESPECÍFICO nº 4 Asistir a la Comisión en la creación y actualización de la legislación derivada de interoperabilidad y seguridad ferroviarias, incluido el desarrollo de un enfoque común para la seguridad.			Nº de resultados	Coste	Nº total de resultados	Coste total										
Aumento de la interoperabilidad	Número de nuevas ETI enviadas a la Comisión	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Número de ETI revisadas enviadas a la Comisión	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Aumento del nivel de seguridad	Número de nuevos MCS enviados a la Comisión	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Número de MCS revisados enviados a la Comisión	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Facilitación del funcionamiento del espacio ferroviario único europeo	Número de dictámenes presentados a la Comisión, los Estados miembros y las partes interesadas	0,2	6	1,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6	8	1,6	44	8,8
	Número de evaluaciones de impacto y de análisis de costes y beneficios elaborados	0,06	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	151	9,06
Otros	Otros resultados relacionados con el aumento de la interoperabilidad y la seguridad	0,006	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	450	2,7
Subtotal del objetivo específico nº 4																57,3

OBJETIVO ESPECÍFICO nº 5 Garantizar un desarrollo coherente del ERTMS en la UE y su promoción fuera de la misma.																
Autoridad del sistema ERTMS	Número de recomendaciones emitidas en relación con cambios y nuevas versiones del ERTMS	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
Verificación de la implantación del ERTMS	Número de informes de evaluación presentados a la Comisión sobre la ejecución de la evaluación de la conformidad y del procedimiento de verificación CE de los equipos ERTMS	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	2	30	1,2	125	5
	Número de recomendaciones presentadas sobre incompatibilidades técnicas de proyectos ERTMS	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Otras funciones	Otros resultados relativos a la garantía de un desarrollo y un despliegue coherentes del ERTMS	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Subtotal del objetivo específico nº 5																28

OBJETIVO ESPECÍFICO nº 6 Garantizar la oportuna certificación de los maquinistas y profesiones similares, de conformidad con la Directiva 2007/59/CE			Nº de resultados	Coste	Nº total de resultados	Coste total										
Armonización de criterios en relación con los maquinistas	Número de conductores de tren certificados de conformidad con la Directiva sobre maquinistas	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	Otros resultados	0,001	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	60	0,6
Subtotal del objetivo específico nº 6																7,8

OBJETIVO ESPECÍFICO nº 7 Mantener y actualizar registros y bases de datos públicos en relación con la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias																
Transparencia para las partes interesadas y el público en relación con la interoperabilidad ferroviaria y los datos sobre la seguridad	Número de bases de datos y registros públicos establecidos y gestionados	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	Otros resultados	0,001	10	0,01	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Subtotal del objetivo específico nº 7																13
COSTE TOTAL																157,01

3.2.4. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.4.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

Base de cálculo: personal actual de la DG MOVE dedicado a asuntos relacionados con la AFE (5 personas, 0,131 millones de EUR por persona/año y un ajuste anual del 1 %) aplicado a cada año; ningún aumento debido a las nuevas competencias de la AFE.

En millones EUR (al tercer decimal)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015- 2020
--	------	------	------	------	------	------	---------------------------------

Funcionarios (categorías AD)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
Funcionarios (categorías AST)	0	0	0	0	0	0	0
Agente contractual							
Agentes temporales	0	0	0	0	0	0	0
Expertos nacionales en comisión de servicios	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0,655	0,66	0,655	0,67	0,675	0,68	4,005

3.2.4.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Base de cálculo: personal actual de la DG MOVE dedicado a asuntos relacionados con la AFE (5 personas, 0,131 millones de EUR por persona/año) aplicado a cada año; ningún aumento debido a las nuevas competencias de la AFE.

Estimación que debe expresarse en valores enteros (o, a lo sumo, con un decimal)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
• Empleos de plantilla (funcionarios y agentes temporales)						
XX 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (Delegaciones)	0	0	0	0	0	0
XX 01 01 02 (Investigación indirecta)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (Investigación directa)	0	0	0	0	0	0
• Personal externo (en equivalente a jornada completa: EJC)¹						
XX 01 02 01 (AC, INT, ENCS de la dotación global)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL y ENCS en las delegaciones)	0	0	0	0	0	0
XX 01 04 aa ²	- en la sede ³	0	0	0	0	0
	- en las delegaciones	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, INT, ENCS; investigación indirecta)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, END, INT — investigación directa)	0	0	0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)	0	0	0	0	0	0
TOTAL	5	5	5	5	5	5

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se completará en caso necesario con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

¹ AC = agente contractual; INT= personal temporal (interino); JED = joven experto en delegación; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios. .

² Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

³ Básicamente para los Fondos Estructurales, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader) y el Fondo Europeo de Pesca (FEP).

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	<p>Personal actual de la DG MOVE se dedica a asuntos relacionados con la AFE, como, por ejemplo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestión de las medidas de ejecución adoptadas como consecuencia de las recomendaciones de la Agencia (Decisiones y Reglamentos de la Comisión) en el campo de la seguridad y la interoperabilidad ferroviarias; - coordinación administrativa y control de la AFE: programas de trabajo, planes plurianuales de política de personal, reuniones del Consejo de Administración y de su subcomité; - coordinación política: participación en grupos de trabajo de la AFE, contenido del programa de trabajo, mandatos de la Comisión a la AFE, reuniones de trabajo; - gestión de los dictámenes de la AFE; - responsabilidades financieras y contables de la Comisión en relación con la AFE (presupuesto, aprobación de la gestión, etc.).
Personal externo	

3.2.5. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

Explíquese la reprogramación requerida, precisando las líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

La línea presupuestaria de la AFE (06.02.08) se tendrá que ajustar al importe especificado en la presente ficha financiera (total de 157,113 millones de EUR para el período 2015-2020).

De momento, en el marco financiero solo figuran importes indicativos para las agencias. El importe indicativo para la AFE se estimó antes de que se conocieran los resultados de la evaluación de impacto y de otros cálculos relacionados con esta iniciativa.

Durante el período 2015-2020 la consideración de la AFE cambiará de «agencia a velocidad de crucero» a «nueva agencia operativa».

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual¹.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.6. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
<i>Contribución AELC de Noruega e Islandia calculada en un 2 % del presupuesto</i>	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3
TOTAL créditos cofinanciados	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3

¹ Véanse los puntos 19 y 24 del Acuerdo Interinstitucional.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en ingresos diversos

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ²					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Línea presupuestaria de la AFE 06.02.08				10,352	10,384	10,482	10,698

Especifíquese el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

Algunas de las nuevas funciones previstas para la AFE (certificados de seguridad, autorizaciones de puesta en el mercado de vehículos, autorizaciones de entrada en servicio de subsistemas de control-mando y señalización en vía) permitirán el cobro de tasas de tramitación a los solicitantes externos.

Según la evaluación de impacto, estas nuevas funciones se iniciarán en 2017 y generarán ingresos calculados de la siguiente manera:

- coste de expedición de un certificado de seguridad: 0,01 millones de euros
- coste de expedición de una autorización de vehículo: 0,017 millones de euros
- coste de expedición de una autorización de entrada en servicio de un subsistema de control-mando y señalización en vía:

0,05 millones de euros

- en el cuadro 3.2.3 figuran los números respectivos de decisiones de todo tipo adoptadas cada año.

Resumen del método de cálculo:

Las tasas mencionadas en el informe de evaluación de impacto se han calculado a partir de la media de las tasas pagadas actualmente por los operadores que desean obtener un certificado de seguridad o una autorización de vehículo en la UE; en lo que respecta a las autorizaciones de entrada en servicio de un subsistema de control-mando y señalización en vía se ha seguido un método análogo. Se observaron grandes variaciones en los importes de las tasas pagadas, así como una diferencia sustancial entre las tasas pagadas en los Estados miembros de la UE-15 (alrededor de 20 000 euros para los certificados de seguridad y 28 000 euros para las autorizaciones) y las pagadas en los Estados miembros de la UE-12 (entre 3 000

²

Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.

euros para los certificados de seguridad y 17 000 euros para las autorizaciones. Para determinar el valor futuro de estas tasas se partió de la hipótesis de que, habida cuenta del coste del personal de la Agencia y de la racionalización de los procedimientos de tramitación de las solicitudes, un valor próximo del punto medio entre la media baja y la media alta sería el más adecuado más adelante.

Conviene señalar que los cálculos de las tasas son los promedios correspondientes a todos los tipos de certificados de seguridad y autorizaciones de vehículos; el estudio de base para la evaluación de impacto identificó cuatro tipos de certificados de seguridad y 20 tipos de autorizaciones de vehículo. A pesar de que el proceso de «centralización» de la AFE servirá para reducir el número de tipos de certificados y autorizaciones, todavía persistirán múltiples categorías. Por ejemplo, los procedimientos de autorización de una locomotora y de un vagón seguirán siendo diferentes y, por tanto, las tasas aplicables a estas dos categorías deberán estar diferenciadas. En particular, las tasas de autorización de un vagón serán inferiores a la media, mientras que las de locomotoras y unidades múltiples serán superiores a dicha media.

El número (precio por autorización/certificado) calculado en el informe de evaluación de impacto es el promedio, y correspondería a la Agencia fijar las tasas exactas para las diferentes categorías a fin de garantizar que la media de las tasas cobradas sea igual o superior a ese promedio. No obstante, el objetivo de estos cálculos es proporcionar una estimación realista pero conservadora de los ingresos de la Agencia, y no se descarta que las tasas facturadas acaben resultando en un valor medio superior en caso necesario y justificado.

En lo que se refiere al número de autorizaciones y de certificados, estos se calcularon a partir de las cifras actuales de expedición de estos documentos. Para los años futuros, en lo que se refiere a los certificados de seguridad, se partió de la hipótesis de que la entrada de nuevos participantes en el mercado daría lugar a un aumento del número de certificados de seguridad expedidos, mientras que la eventualidad de cambios en los tipos de certificados podría en cambio dar lugar a una reducción de ese número. Por consiguiente, se eligió la hipótesis prudente de considerar que no cambia el número total de certificados de seguridad expedidos.

El enfoque seguido en relación con las autorizaciones de vehículos fue ligeramente diferente: el modelo toma como punto de partida el número de autorizaciones comunicadas por las partes interesadas y en varios estudios. No obstante, si es probable que el número de nuevos participantes en el mercado aumente y que por tanto se incremente también en términos absolutos el número de vehículos que habrá que autorizar, también lo es que los nuevos participantes se inclinen por utilizar tecnologías probadas y por utilizar por tanto material rodante ya certificado. Además, habida cuenta de la progresiva extensión de la normalización en el sector, es probable que el número de tipos de vehículo que se sometan a autorización en el futuro disminuya, lo que llevaría a una ligera caída del número de autorizaciones. También en este caso el modelo efectuó evaluaciones distintas para los Estados miembros de la UE-15 y de la UE-12.

La DG MOVE considera que los cálculos son fiables y descansan sobre bases sólidas constituidas por datos existentes y contrastables obtenidos de las partes interesadas y de la Agencia Ferroviaria Europea. El informe de la evaluación de impacto que

acompaña a la presente propuesta, y en particular su anexo VII, contiene mayor información sobre la metodología.