



Bruxelas, 30.1.2013
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à Agência Ferroviária da União Europeia

e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

1.1. Evolução recente da política da UE no domínio ferroviário

No seu Livro Branco «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos», adotado em 28 de março de 2011 (a seguir, «o Livro Branco de 2011»), a Comissão expôs a sua visão de um espaço ferroviário europeu único, isto é, um mercado ferroviário interno no qual as empresas de transporte ferroviário europeias poderiam prestar os seus serviços sem entraves técnicos e administrativos desnecessários.

As conclusões do Conselho Europeu de janeiro de 2012 também sublinham a importância de libertar o potencial de crescimento de um mercado único plenamente integrado, tanto para as indústrias de rede, como para outras¹. Além disso, a comunicação da Comissão relativa à ação para a estabilidade, o crescimento e o emprego, adotada em 30 de maio de 2012², sublinha a importância de reduzir ainda mais a carga e os entraves regulamentares relativos à entrada no setor ferroviário, fazendo recomendações específicas por país para esse efeito. E em 6 de junho de 2012, a Comissão adotou a Comunicação relativa a uma melhor governação para o mercado único, que também sublinha a importância do setor dos transportes³.

Na última década, o mercado ferroviário da UE sofreu mudanças radicais, introduzidas gradualmente por três «pacotes ferroviários» legislativos (acompanhados por alguns atos jurídicos), destinadas a abrir os mercados nacionais e a tornar os transportes ferroviários mais competitivos e interoperacionais à escala da UE, mantendo simultaneamente um elevado nível de segurança. Contudo, não obstante o considerável desenvolvimento da legislação da UE e de outras medidas (o acervo comunitário) que criam um mercado interno dos serviços de transporte ferroviário, a quota-parte do modo ferroviário na rede de transportes intra-UE tem-se mantido num nível reduzido. A Comissão apresentou, por conseguinte, um quarto pacote ferroviário, com o objetivo de melhorar a qualidade e a eficácia dos serviços ferroviários mediante a supressão dos obstáculos de mercado que ainda subsistem.

O presente regulamento é um elemento do quarto pacote ferroviário, concentrando-se na eliminação dos entraves administrativos e técnicos que ainda subsistem, nomeadamente estabelecendo uma abordagem comum das normas de segurança e interoperabilidade, a fim de ampliar as economias de escala para as empresas de transporte ferroviário em toda a UE, reduzir os custos administrativos e acelerar os procedimentos administrativos, bem como impedir a discriminação dissimulada, através de uma Agência Ferroviária da União Europeia (ERA). Destina-se a substituir o regulamento de base e a conferir novas funções importantes à Agência, tornando-a uma verdadeira autoridade ferroviária europeia nos domínios da interoperabilidade e da segurança.

1.2. Por que motivo se substitui o atual Regulamento 881/2004 (alterado) por um novo ato?

Desde a elaboração do regulamento de base original, em 2004, a situação dos caminhos de ferro europeus e da Agência evoluiu consideravelmente. Há provas crescentes do funcionamento do mercado interno dos caminhos de ferro da UE, incluindo nos aspetos da

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.

interoperabilidade e segurança. Foi publicada nova legislação, que teve como resultado a alteração do Regulamento sobre a Agência (2008), ou que desenvolveu as tarefas existentes da ERA, sem alterar o respetivo regulamento (por exemplo, a Decisão 2011/155/UE).

O relatório de avaliação de impacto que acompanha a presente proposta permitiu definir uma série de medidas suscetíveis de conferir novos poderes à Agência e racionalizar os processos existentes.

Além disso, esta versão reformulada deve introduzir um certo número de alterações destinadas a melhorar o funcionamento da Agência, como resultado da avaliação do Regulamento de base da ERA e da Agência (2009-2010), bem como as recomendações da declaração comum da Comissão, do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as agências descentralizadas (2012) e a posição escrita do grupo de reflexão do Conselho de Administração sobre o futuro da Agência (2012). Diz respeito, em especial, aos melhoramentos da estrutura, governação e tomada de decisões internas da Agência, bem como às relações desta com as partes interessadas.

Um novo regulamento irá também ajudar a clarificar a estrutura do ato jurídico (por exemplo, através da eliminação e renumeração dos artigos) e torná-lo mais lógico (por exemplo, transferindo alguns artigos para capítulos mais pertinentes, criando novos capítulos e suprimindo os que estejam obsoletos). Por último, as diretivas relativas à interoperabilidade e à segurança estão também a ser alteradas no âmbito deste pacote legislativo e estão intimamente relacionadas com as funções da ERA; por conseguinte, este regulamento deve tomar esse facto devidamente em conta.

Com base no que precede, e tendo em conta o parecer do Serviço Jurídico, a Comissão tenciona propor um novo regulamento da ERA que substitua o regulamento inicial n.º 881/2004. Há um certo número de alterações ao Regulamento (CE) n.º 881/2004 que se podem agrupar em três categorias distintas:

- *Disposições novas*: novas funções da Agência (emissão de autorizações para a colocação de veículos no mercado, de autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via e de certificados de segurança), controlo reforçado por parte das autoridades nacionais, poderes mais amplos relativamente às normas nacionais, nova fonte de orçamento para a ERA (taxas e encargos), a Câmara de Recurso; algumas disposições novas - especialmente na parte respeitante à organização interna – decorrem da abordagem comum relativamente às agências da UE.
- *Clarificação/simplificação das disposições existentes*: em especial, no que respeita aos métodos de trabalho, ao sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS), ao pessoal ferroviário, aos registos e a outras atribuições.
- *Atualizações* devido à evolução do quadro legislativo e político: disposições relativas à estrutura interna e funcionamento, bem como referências aos procedimentos de comitologia e atos delegados.
- *Alterações no plano redacional* em relação ao regulamento inicial.

1.3. Vínculos entre o presente regulamento e as diretivas da interoperabilidade e segurança

A Diretiva 2008/57/CE (diretiva da interoperabilidade ferroviária] e a Diretiva 2004/49/CE (diretiva da segurança ferroviária) estão intimamente ligadas ao regulamento de base n.º 881/2004. No quarto pacote ferroviário, propõe-se que estas diretivas sejam reformuladas; continuarão, não obstante, a estar estreitamente vinculadas ao presente regulamento. Esse

vínculo decorre predominantemente do facto de a Agência atuar nos domínios da interoperabilidade e segurança ferroviárias para os quais as diretivas oferecem uma base jurídica.

No presente regulamento, os vínculos dizem respeito, nomeadamente, ao seguinte:

- especificações técnicas de interoperabilidade (ETI; Diretiva da interoperabilidade), objetivos comuns de segurança (OCS; Diretiva da segurança) e métodos comuns de segurança (MCS, Diretiva da segurança); a Agência é responsável pela elaboração de recomendações para adoção pela Comissão e pela emissão de pareceres destinados à Comissão relativamente à não-aplicação das ETI.
- certificados de segurança: a Agência é responsável pela respetiva emissão, estando o procedimento integral correspondente consignado na Diretiva da segurança.
- registos: a Agência é responsável pela elaboração de recomendações à Comissão relativas à especificação relativa aos registos (referida na Diretiva da interoperabilidade) e à sua revisão e por garantir que são acessíveis ao público;
- autorizações de entrada no mercado para os veículos ferroviários e tipos de veículos e autorização da colocação em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via: a Agência é responsável pela sua emissão, estando o procedimento integral de pedido de certificados consignado na Diretiva da interoperabilidade;
- aplicações telemáticas e sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS): são áreas específicas regulamentadas pelas ETI correspondentes, aprovadas ao abrigo da Diretiva da interoperabilidade, nas quais a Agência tem uma função importante a desempenhar por ser uma autoridade do sistema;
- organismos de avaliação da conformidade notificados: a Agência é responsável por apoiar e monitorizar as suas atividades; a sua criação e atribuição de funções são regulamentadas pela Diretiva da interoperabilidade;
- autoridades nacionais de segurança: a Agência é responsável por apoiar e monitorizar as suas atividades; a sua criação e atribuição de funções são regulamentadas pela Diretiva da interoperabilidade;
- normas nacionais de transporte ferroviário: a Agência é responsável pelo seu exame, para efeitos de redução do seu número; o procedimento de notificação das normas está regulamentado pelas Diretivas da segurança e interoperabilidade.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS ÀS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÕES DE IMPACTO

Os serviços da Comissão discutiram de forma contínua com representantes do setor a evolução do espaço ferroviário europeu único. Em 2010-2011 realizaram uma avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 881/2004 e do funcionamento da Agência Ferroviária da União Europeia⁴. Essa avaliação, juntamente com a avaliação geral das agências da UE, em 2009, demonstrou o valor acrescentado criado pela Agência e, de um modo geral, registou uma opinião positiva das partes interessadas em relação à ERA e aos seus resultados. Os resultados da avaliação foram usados como elementos importantes e trabalhos preparatórios para o subsequente processo de avaliação de impacto associado à revisão do regulamento.

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

A Comissão Europeia realizou uma avaliação de impacto aprofundada em apoio de propostas legislativas sobre melhoramento da eficiência e competitividade do espaço ferroviário único europeu no domínio da interoperabilidade e da segurança. Em Junho de 2011 foi criado um Grupo Diretor para a avaliação de impacto (GDAI) e a DG MOVE convidou todas as DG a nele participarem.

Um consultor externo redigiu um estudo de apoio para a avaliação de impacto e realizou uma consulta específica às partes interessadas. A consulta específica teve início em 18 de novembro de 2011 com um inquérito por Internet concluído em 30 de dezembro de 2011. Seguiram-se-lhe entrevistas com as partes interessadas mais importantes e um seminário para as partes interessadas no fim de fevereiro de 2012.

Desde então, a DG MOVE tem participado em reuniões bilaterais com o setor para avaliar os pontos de vista do mesmo acerca do que se deve fazer no âmbito do quarto pacote relativamente à interoperabilidade e à segurança.

Tendo em conta a natureza técnica da iniciativa, não se realizou qualquer consulta pública. No entanto, a Comissão zelou por que todas as partes interessadas fossem consultadas em tempo útil e as discussões abrangeram todos os elementos fundamentais da iniciativa.

Comité de Avaliação de Impacto:

Em 5 de setembro de 2012 o Comité de Avaliação de Impacto reuniu-se e deu, subsequentemente, um parecer favorável. As suas recomendações principais foram incorporadas no relatório de avaliação de impacto:

- foram acrescentados mais dados estatísticos e informações sobre a consulta às partes interessadas;
- foram acrescentadas as sinergias previstas com outros elementos do quarto pacote ferroviário e foram clarificados os impactos indiretos;
- as medidas fundamentais comuns às opções 2-5 foram descritas em mais pormenor e clarificadas no que respeita à sua diferenciação;
- os métodos utilizados para a avaliação do impacto foram clarificados e mais bem explicados; a lógica foi precisada graças a uma melhor exposição das referências cruzadas;
- os custos administrativos suportados pelos agentes económicos (operadores ferroviários) e o custo para as administrações públicas (autoridades nacionais, a ERA e a Comissão) foram distinguidos com mais clareza.

Opções contempladas:

Com base no exame prévio das medidas individuais, a Comissão definiu cinco opções políticas (opções 2- 6), para além do cenário de base. As opções 2-5 dizem respeito, fundamentalmente, ao nível de interação entre a Agência Ferroviária da União Europeia (a seguir, «ERA» ou a «Agência») e as autoridades nacionais; através delas podem alcançar-se os três objetivos operacionais. A opção 6 é um conjunto de medidas horizontais que são, maioritariamente, independentes das interações entre a ERA e as autoridades nacionais e podem ser aplicadas para além de qualquer das opções 2-5, com reforço previsto do impacto final global.

Opção 1: Cenário de base (manter o *status quo*) — prosseguir na via atualmente estabelecida para o setor

Opção 2: Maior função de coordenação da Agência para obter maior coerência na certificação de empresas ferroviárias e nas autorizações para veículos

Opção 3: A ERA como balcão único, caso a decisão definitiva sobre certificação e autorizações continue a incumbir às autoridades nacionais de segurança (ANS); contudo, a ERA controla a entrada e saída dos pedidos e das decisões

Opção 4: A ERA e as ANS partilham competências, mas a decisão definitiva sobre certificação e autorizações cabe à Agência

Opção 5: A ERA toma a seu cargo atividades que incumbiam às ANS no que toca à certificação de empresas ferroviárias e às autorizações para veículos

Opção 6: Medidas horizontais, tanto legislativas como não vinculativas (para além de partilhar responsabilidades entre as autoridades nacionais e a ERA) que poderiam aplicar-se para melhorar a competitividade do setor ferroviário, por exemplo, reforçar o papel da Agência Ferroviária Europeia na difusão de informação e formação relacionadas com os caminhos de ferro ou na migração de normas nacionais técnicas e de segurança para um sistema de normas da UE (a ERA e as ANS fariam, para tanto, a deteção das normas desnecessárias e, seguidamente, o pedido às autoridades nacionais para que suprimissem essas normas e limitassem a possibilidade de adoção de novas normas).

Impacto das diferentes opções: considerou-se que o impacto ambiental de todas as opções é positivo, embora escasso. Considerou-se que o impacto social de todas as opções é escasso/marginal.

O quadro seguinte apresenta os benefícios económicos (eficiência) e o número de objetivos cumpridos (eficácia) graças à combinação de opções:

Opção	Eficiência (benefício líquido total em milhões de euros)	Eficácia (número de objetivos operacionais cumpridos)
Opção 2+6: Maior coordenação da ERA + medidas horizontais	411	1
Opção 3+6: ERA como balcão único + medidas horizontais	461	2
Opção 4+6: Partilha de competências entre a ERA e as ANS + medidas horizontais	497	3
Opção 5+6: A ERA toma a seu cargo atividades das ANS em matéria de autorização e certificação + medidas horizontais	476	3

Concluiu-se que a opção 4 (combinada com a opção 6) foi a opção preferida, uma vez que proporciona o maior equilíbrio dos benefícios, no que respeita:

- à indústria, pela redução de custos e tempo para certificação de segurança e autorizações para veículos e de outros subsistemas;
- às implicações financeiras para o orçamento da UE;
- aos impactos de custos para as instituições nacionais;
- à conformidade com os princípios de subsidiariedade e proporcionalidade;
- à capacidade de dar resposta aos problemas encontrados, e

– ao cumprimento dos objetivos.

São apresentadas mais informações sobre a avaliação de impacto, bem como os resultados da consulta às partes interessadas no documento de trabalho da Comissão que acompanha as propostas legislativas para eliminação dos obstáculos administrativos e técnicos que perduram no domínio da interoperabilidade e segurança do mercado ferroviário da UE. Serão publicadas no sítio Web do Secretariado-Geral da Comissão após a adoção do presente ato jurídico.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

Esta secção aborda e comenta as principais disposições do novo regulamento sobre a ERA, pondo-as em relação, quando necessário, com as alterações ao texto original do Regulamento n.º 881/2004.

CAPÍTULO 1 – OS PRINCÍPIOS:

Artigo 1.º: os objetivos foram revistos de maneira a refletirem as novas funções da Agência, tendo sido transferidos para os considerandos; é indicado, em vez disso, para efeitos de clareza, o «Objeto e âmbito de aplicação»,

Artigo 2.º: o estatuto jurídico (que anteriormente se encontrava no artigo 22.º) foi transferido para este artigo, por ser mais adequado.

Artigo 3.º: alterado de modo a refletir devidamente novos tipos de atos da Agência.

CAPÍTULO 2 - MÉTODOS DE TRABALHO:

Com a adição deste novo capítulo abordam-se aspetos que figuravam anteriormente noutros capítulos, mas que, na realidade, tratam dos métodos utilizados pela ERA para atingir os seus objetivos.

Artigo 4.º: artigo sobre os «grupos de trabalho»; reformulado para efeitos de clareza jurídica, nomeadamente: a referência à AEIF é obsoleta e pode suprimir-se; o antigo artigo 24.º, n.º 4, foi transferido para aqui, em lugar do artigo sobre o pessoal da ERA; o regulamento interno é adotado pelo Conselho de Administração.

Artigo 7.º: «avaliação de impacto»; o texto original limitou a análise da relação custos-benefícios à segurança unicamente (artigo 6.º, n.º 4); essa função não deve fazer parte de qualquer atribuição específica da Agência, pelo que estes números se devem transferir para uma secção geral, generalizando a sua aplicação e atribuindo-lhes funções claras; esta medida é conforme com o documento de posição do Conselho de Administração sobre o futuro da ERA e com os princípios da orçamentação e gestão com base em atividades.

Artigo 8.º: «estudos», antigo artigo 20.º — deslocado, porque os estudos são meios para a consecução dos objetivos e não funções propriamente ditas.

Artigo 9.º: «pareceres»; anteriormente, artigo 10.º sobre pareceres técnicos; é suprimida a palavra «técnicos», em conformidade com as diretivas; é suprimido o n.º 2-A, alínea b), por estar obsoleto; o n.º 3 (n.º 2, alínea b), original) é alterado para alargar o seu âmbito de aplicação (anteriormente limitado unicamente às ETI, sem justificação clara).

Artigo 10.º: «visitas aos Estados-Membros»; antigo artigo 33.º; a transferência para esta secção deve-se ao facto de as visitas serem um meio para a realização dos objetivos da Agência.

CAPÍTULO 3 - ATRIBUIÇÕES RELATIVAS À SEGURANÇA FERROVIÁRIA:

Artigo 11.º: «apoio técnico - segurança»; ligeiras alterações destinadas a clarificar as funções da Agência.

Artigo 12.º: «certificados de segurança»; novas funções da ERA (emissão de certificados de segurança), como proposto no relatório da avaliação de impacto (AI), em conformidade com a revisão da Diretiva da segurança.

Artigo 13.º: «manutenção de veículos»; novo artigo, um resto do antigo capítulo 3-A, simplificado e transferido para a secção relativa à segurança, por tal ser mais relevante.

Artigo 14.º: «transporte de mercadorias perigosas por caminho de ferro»; novo artigo, que formaliza o que a ERA já está a fazer, na realidade, no âmbito do transporte de mercadorias perigosas por caminho de ferro.

CAPÍTULO 4 - ATRIBUIÇÕES RELATIVAS À INTEROPERABILIDADE:

Artigo 15.º: «apoio técnico - interoperabilidade»; alteração ligeira para refletir as alterações à Diretiva da interoperabilidade (alíneas b) e c)) e especificar as funções atuais da ERA.

Artigo 16.º: «autorizações para veículos»; novo artigo, que regula as novas funções da ERA relativas à emissão de autorizações para a colocação de veículos no mercado, como proposto no relatório da AI, em conformidade com a Diretiva da interoperabilidade (alterada).

Artigo 17.º: «autorizações para tipos de veículos»; novo artigo - que abrange a nova função da ERA de emissão de autorizações para colocação de tipos de veículos no mercado, em conformidade com a Diretiva da interoperabilidade (alterada).

Artigo 18.º: «autorização de entrada em serviço de subsistemas de controlo/comando e sinalização de via»; novo artigo, que regula as novas funções da ERA relativas à autorização de equipamentos de controlo-comando e sinalização de via; está ligado às novas funções da ERA como autoridade responsável pelo sistema e às consequências da sua nova função de emissão de autorizações de colocação de veículos no mercado para efeitos do ERTMS (a fim de garantir que as autorizações de colocação no mercado emitidas para veículos com equipamento ERTMS a bordo sejam compatíveis com os sistemas nas vias).

Artigo 19.º: «aplicações telemáticas»; adita-se este artigo para formalizar uma função que a ERA já desempenha, de acordo com a ETI-Aplicações Telemáticas para o Transporte de Mercadorias e Aplicações Telemáticas para o Transporte de Passageiros, e em conformidade com o relatório de AI;

Artigo 20.º: «assistência aos organismos de avaliação da conformidade notificados»; alteração do artigo; as disposições sobre acompanhamento de organismos notificados por parte da Comissão foram transferidas para a nova secção sobre vigilância; a parte restante trata da assistência aos organismos notificados (a Comissão atribuiu à Agência as funções relativas à secretaria técnica de NB Rail a partir de 20 de abril de 2011 e essa atividade está já em curso; esse facto deve refletir-se cabalmente na legislação).

CAPÍTULO 5 - ATRIBUIÇÕES RELATIVAS ÀS NORMAS NACIONAIS (transferido para depois do capítulo relativo à interoperabilidade):

Artigos 21.º, 22.º e 23.º: «normas nacionais»; estes novos artigos incorporam os antigos artigos 9.º-A e 9.º-B, alterados para harmonizar os procedimentos em conformidade com as diretivas relativas à interoperabilidade e à segurança e para ter em conta as competências ampliadas da ERA em relação às normas nacionais, como consequência do relatório de AI e do projeto de relatório do grupo de trabalho sobre normas de segurança nacionais; a gestão da base de dados informática incumbe claramente à ERA, a fim de clarificar o que anteriormente eram responsabilidades partilhadas (Comissão Mista e ERA) e de superar determinados problemas técnicos, de coordenação e de propriedade.

CAPÍTULO 6 - ATRIBUIÇÕES RELATIVAS AO ERTMS: a secção dedicada ao ERTMS merece um novo capítulo separado.

Artigos 24.º-28.º: «atribuições relativas ao ERTMS» contêm o antigo artigo 21.º-A, alterado para clarificar as responsabilidades da Agência e de outras partes em relação ao ERTMS, para melhorar a implantação do ERTMS, e refletir funções que a ERA já está a desempenhar neste domínio; altera-se o artigo 13.º-E, em consonância com a avaliação preliminar da Comissão relativa a quatro anos de acompanhamento técnico.

CAPÍTULO 7 - ATRIBUIÇÕES RELATIVAS AO ACOMPANHAMENTO DO ESPAÇO FERROVIÁRIO EUROPEU ÚNICO: novo capítulo em que, para melhor visibilidade e clareza, se combinam num só capítulo diferentes funções em matéria de acompanhamento.

Artigo 29.º: «acompanhamento das autoridades nacionais de segurança»; novo artigo que regula a nova atividade da ERA: controlo das ANS, como proposto no relatório de AI (e na avaliação do Regulamento da ERA).

Artigo 30.º: «acompanhamento dos organismos notificados»; novo artigo que regula a nova atividade da ERA: controlo dos organismos notificados, como proposto no relatório de AI.

Artigo 31.º: «acompanhamento dos progressos da interoperabilidade e da segurança»; baseia-se em parte no antigo artigo 9.º (novos n.ºs 1 e 2, com as atribuições da ERA relativas ao acompanhamento da segurança agora mais claras), no antigo artigo 14.º (novos n.ºs 3 e 4, estando os dois relatórios separados sobre interoperabilidade e segurança fundidos agora num único); n.º 5, baseado no artigo 21.º-B, n.º 2, alínea a), em conformidade com o relatório de AI e com a avaliação do Regulamento da ERA.

CAPÍTULO 8 - OUTRAS ATRIBUIÇÕES: novo capítulo que combina capítulos anteriores sobre registos, pessoal ferroviário e outras atribuições:

Artigo 32.º: «pessoal ferroviário»; para maior simplicidade, combina os antigos artigos 16.º-B, 16.º-C e 17.º: algumas atribuições são obsoletas, outras estão descritas na Diretiva 2007/59/CE; as alterações evitam a ambiguidade jurídica e a repetição.

Artigo 33.º: «registos»; este artigo combina os antigos artigos 18.º e 19.º, atualizados e alinhados com a legislação.

Artigo 34.º: «redes de autoridades nacionais de segurança, organismos de investigação e organismos representativos»; anteriormente encontrava-se em parte no artigo 6.º, n.º 5, e no artigo 9.º; foi aditada a rede dos organismos representativos (n.º 2), a fim de melhorar e estruturar a coordenação dos intervenientes à escala da agências; aditou-se um n.º 3 para melhorar e estruturar a consulta de todas as partes interessadas e, em última análise, para obter melhores resultados da Agência quanto à qualidade (em conformidade com a avaliação do Regulamento da ERA e a posição escrita sobre o futuro da ERA).

Artigo 35.º: «comunicação e difusão»; novo artigo que formaliza em parte as atribuições existentes da ERA e se inspira no relatório de AI, na avaliação do Regulamento da ERA e no documento de posição sobre o futuro da Agência.

Artigo 36.º: «investigação e promoção da inovação»; trata-se do artigo original, a que se acrescentou a investigação, formalizando assim uma atribuição que a ERA desempenhava já, em grande medida; ajusta-se ao documento de posição do Conselho de Administração sobre o futuro da ERA.

Artigo 37.º: «assistência à Comissão»; ligeiramente alterado.

Artigo 38.º: «assistência na avaliação de projetos ferroviários»; originalmente artigo 15.º; ampliou-se o âmbito de aplicação para incluir a segurança.

Artigo 39.º: «assistência aos Estados-Membros e às partes interessadas»; novo artigo, que dá seguimento ao relatório AI (medida da opção 6) e aos resultados da avaliação do Regulamento da ERA.

Artigo 40.º: «relações internacionais»; novo artigo que formaliza uma atribuição que a ERA desempenhava já, em grande medida; ajusta-se ao relatório de AI e ao documento de posição do Conselho de Administração sobre o futuro da ERA.

Artigo 41.º: «peças sobressalentes»; novo artigo; nova atribuição que se ajusta ao relatório de AI.

CAPÍTULO 9 - ORGANIZAÇÃO DA AGÊNCIA: redigido, em grande medida, para dar resposta à Declaração conjunta da Comissão, do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as agências descentralizadas e a abordagem comum (2012), em especial no que respeita: ao alargamento de competências do Conselho de Administração; à criação do Comité Executivo; ao programa de trabalho plurianual; a outras disposições-tipo em matéria de recursos humanos e questões orçamentais.

Outras alterações importantes:

Artigo 48.º: «programas de trabalho anuais e plurianuais»; para maior clareza, inclui-se este novo artigo distinto sobre os programas de trabalho; ajusta-se à Declaração conjunta e às recomendações do Tribunal de Contas e do Parlamento Europeu, à avaliação do Regulamento da ERA e ao documento de posição do Conselho de Administração da ERA sobre o futuro da Agência (perspetiva plurianual, ABB e ABM, relações com as partes interessadas).

Artigos 51.º-57.º: «Câmara de Recurso»; Novos artigos; o alargamento das competências da ERA (emissão de autorizações de colocação de veículos no mercado e de certificados de segurança) torna necessária uma câmara de recurso; o relatório de AI prevê a criação de um organismo de recurso independente, fora da Agência; afigura-se, no entanto, que a solução já em vigor no caso da AESA é a mais adequada; as disposições pertinentes do Regulamento da AESA serviram de base.

CAPÍTULO 10 - DISPOSIÇÕES FINANCEIRAS:

Artigo 58.º, n.º 2: nova alínea c), onde se indicam novos recursos para a ERA (taxas e encargos externos para a emissão de autorizações para a colocação de veículos no mercado e de certificados de segurança (que são atribuições novas); nova alínea e), que põe o regulamento em conformidade com o Regulamento da AESA

CAPÍTULO 11 - PESSOAL: novo capítulo, que se ajusta, em grande medida, às disposições-tipo resultantes da abordagem comum sobre as agências (artigos 62.º e 63.º).

Artigo 61.º: «pessoal - disposições gerais»; corresponde ao antigo artigo 24.º, alterado em conformidade com a Declaração Conjunta sobre as agências, a avaliação do Regulamento da ERA e o documento de posição do Conselho de Administração da ERA sobre o futuro da Agência; suprimiram-se as limitações anteriores em matéria de contratos máximos.

CAPÍTULO 12 - DISPOSIÇÕES GERAIS:

Artigos 64.º, 66.º-68.º, 70.º-72.º: foram transferidos para aqui de outras secções do antigo regulamento, alterados, se for caso disso, se recomendado na Declaração Conjunta sobre as agências.

Artigo 65.º: «acordo de sede e condições de funcionamento»; novo artigo, que se ajusta à Declaração Conjunta sobre agências descentralizadas (2012).

Artigo 69.º: «cooperação com as autoridades e organismos nacionais»; os novos artigos decorrentes das novas competências da ERA para emitir certificados e autorizações; em alguns casos considera-se necessária a cooperação com os organismos e as autoridades nacionais devido à experiência de que dispõem; possibilidade de (sub)contratar com eles parte das tarefas da ERA.

CAPÍTULO 13 - DISPOSIÇÕES FINAIS: novo capítulo

Artigos 73.º e 74.º: «atos delegados»; novos artigos; no seguimento das novas competências da ERA (emissão de certificados de segurança e de autorizações para colocação de veículos no mercado, recursos próprios) torna-se necessário adotar atos delegados; é semelhante ao caso da AESA.

Artigo 75.º: «procedimento de comitologia»; novo artigo, incluído para evitar referências a outros atos (Diretiva da interoperabilidade).

Artigo 76.º: «avaliação e revisão»; trata-se do antigo artigo, alterado em conformidade com as recomendações da Declaração Conjunta sobre as agências.

ARTIGOS QUE NÃO SE ALTERAM EM COMPARAÇÃO COM O REGULAMENTO N.º 881/2004: 5.º, 6.º, 58.º, 59.º, 60.º.

4. INCIDÊNCIAS ORÇAMENTAIS

Este novo regulamento constitui uma base legislativa sobre a qual a Agência Ferroviária da União Europeia pode assumir compromissos orçamentais e de pessoal. No anexo são facultados cálculos pormenorizados, na ficha financeira legislativa.

É importante assinalar que, no que se refere ao pessoal da ERA, o presente ato incorpora:

1. os cálculos em matéria de recursos procedentes de duas fichas financeiras legislativas anteriores anexas ao antigo Regulamento n.º 881/2004 e à sua alteração de 2008 (Regulamento n.º 1335/2008), que previam 104 agentes temporários para a ERA;
2. os exercícios orçamentais de 2005-2013, pelos quais a autoridade orçamental concedeu à ERA 39 postos de trabalho suplementares para cobrir atribuições não previstas no regulamento de base, chegando-se assim a um total de 143 postos de trabalho temporários em 2013;
3. as incidências estimadas no plano dos recursos das novas atribuições e do alargamento de competências da ERA previstas no novo regulamento, que são fixadas em 43 pessoas.

No que se refere ao **ponto 2**, deve assinalar-se que o número de postos de trabalho tem aumentado gradualmente desde a criação da ERA em 2005. Esta mudança foi objeto, anualmente, de um controlo pormenorizado e tem sido adotada, anualmente, pela autoridade orçamental, em função do número de postos de trabalho propostos pela Comissão. A principal razão para a diferença entre o ponto 1 e o ponto 2 é que uma série de funções e atividades, tais como os assuntos jurídicos, o responsável pela proteção de dados, o Secretariado do Conselho de Administração, as auditorias internas, o planeamento de atividades e o planeamento da qualidade, a avaliação económica (avaliação de impacto), as aquisições, a gestão das instalações e a direção administrativa não estavam previstas no regulamento de base, ou, pelo menos, não se planeava que essas atividades fossem realizadas por pessoal específico. Em alguns domínios de atividade, como os recursos humanos, as tecnologias de informação e as finanças, os recursos necessários foram consideravelmente subestimados.

No que se refere à avaliação económica, esta atividade decorre do facto de a ERA ter sido criada para fomentar um espaço ferroviário integrado e competitivo. Tem, desde o início, feito parte integrante das atividades da Agência, mesmo se não existia pessoal específico previsto na ficha financeira. A necessidade desta atividade não admite discussão e aumentou recentemente, em conformidade com a abordagem da orçamentação por atividades; isso reflete-se na proposta de um novo artigo para inclusão no novo regulamento relativo à Agência.

Paralelamente a esta evolução, vários atos da Comissão têm conferido à Agência novas atribuições com repercussão nos recursos, sem que isso se reflita adequadamente na ficha financeira. Por exemplo, a Decisão 2011/155/UE da Comissão relativa à publicação e atualização do documento de referência a que se refere o artigo 27.º, n.º 4, da Diretiva 2008/57/CE confere novas atribuições à Agência a fim de simplificar e tornar mais transparentes os processos e normas que regem a autorização de veículos ferroviários e os subsistemas. Mais especificamente, as competências da ERA afetam os processos de documentação e autorização nos Estados-Membros, a documentação das normas nacionais aplicáveis à autorização de veículos ferroviários e a verificação de incoerências nos dados, a assistência às autoridades nacionais de segurança e a gestão e manutenção dos dados.

Relativamente ao **ponto 3**, as incidências orçamentais e de pessoal resultantes das atribuições novas ou alargadas, derivam principalmente de cálculos feitos nas avaliações de impacto, da aplicação das recomendações da Declaração Comum da Comissão, do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as agências descentralizadas, das recomendações do Tribunal de Contas e do serviço interno de auditoria, bem como da avaliação do Regulamento da ERA. Expõem-se pormenorizadamente todas as alterações legislativas na parte 3 da presente exposição de motivos. Calcula-se que, para assumir as competências novas ou alargadas é necessário um total de 70 pessoas, ou seja, 43 pessoas a mais em relação ao nível atual de pessoal da Agência. Essas novas 43 pessoas terão a seu cargo a emissão de autorizações e de certificados; os custos correspondentes serão cobertos pelas taxas e encargos externos, sendo os postos de trabalho necessários das outras 27 pessoas cobertos mediante uma reorganização interna do pessoal atual da Agência. Por conseguinte, não haverá incidências suplementares para o orçamento da UE (exceto nos anos de 2015 e 2016, em que não se cobrarão ainda taxas e encargos externos).

As 43 pessoas suplementares planeadas corresponderiam às seguintes categorias:

- peritos técnicos (41 pessoas), para tratar da emissão de autorizações de colocação de veículos e tipos de veículos no mercado (30), de autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via (6) e de certificados de segurança (5);
- pessoal administrativo correspondente (2), que incluiria um contabilista que se ocuparia da gestão de um sistema planeado de taxas e encargos externos e incluiria a cooperação com as autoridades nacionais.

As taxas e encargos externos cobririam também os custos gerais correspondentes, em especial:

- à tradução das decisões da ERA para as línguas nacionais;
- ao sistema informático necessário para a contabilidade (taxas e encargos externos).

As 27 pessoas restantes, cujos postos serão cobertos mediante uma reorganização interna do pessoal atual da Agência, terão a seu cargo:

- o acompanhamento das autoridades nacionais de segurança e dos organismos notificados e a aplicação da legislação nacional de segurança e interoperabilidade;
- a redução do número de normas nacionais;
- o aconselhamento e o apoio aos Estados-Membros e às partes interessadas, a divulgação de informações e formação no domínio ferroviário e a coordenação da normalização de peças sobressalentes.

As incidências orçamentais globais da ERA para o orçamento da UE em 2015-2020 estão calculadas em 157,113 milhões de EUR. Os custos para o orçamento da UE das novas atribuições cifram-se em 0, 4113 milhões de EUR, dado que, a partir de 2017, serão cobertos pelas taxas e encargos pagos pelo setor.

Há também incidências nos recursos da Comissão (DG MOVE). Nesse sentido, o presente regulamento incorpora:

1. os cálculos em matéria de recursos procedentes de duas fichas financeiras legislativas anteriores anexas ao antigo Regulamento n.º 881/2004 e à sua alteração de 2008 (Regulamento n.º 1335/2008), que facultaram à Comissão dois funcionários/agentes temporários;
2. alterações no período 2005-2013, com três novos membros do pessoal da Comissão dedicados a questões relacionadas com a ERA e que cobrem atribuições suplementares não previstas no regulamento de base;

Para a Comissão, o número total global de pessoas ligadas à nova iniciativa será de 5 pessoas, e não se solicitou novo pessoal.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à Agência Ferroviária da União Europeia

e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

- (1) A constituição progressiva de um espaço ferroviário europeu sem fronteiras exige uma ação comunitária no domínio da regulamentação técnica aplicável aos caminhos de ferro, no que respeita aos aspetos técnicos (interoperabilidade) e aos aspetos relacionados com a segurança, sendo os dois indissociáveis e requerendo um nível de harmonização mais elevado a nível da União. As duas últimas décadas viram a adoção de legislação relevante no domínio ferroviário e, nomeadamente, três pacotes ferroviários, cujos atos mais relevantes são a Diretiva 2004/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativa à segurança dos caminhos de ferro da Comunidade e a Diretiva 2008/57/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na Comunidade.
- (2) A prossecução simultânea dos objetivos de segurança e de interoperabilidade dos caminhos de ferro exige um trabalho técnico de vulto que deve ser dirigido por um organismo especializado. Por essa razão, em 2004 foi necessário, como parte do segundo pacote ferroviário, estabelecer, dentro da estrutura institucional existente e no respeito do equilíbrio de poderes dentro da União, uma agência europeia encarregada da segurança e da interoperabilidade ferroviárias.
- (3) A Agência Ferroviária Europeia foi inicialmente instituída pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004³, a fim de

¹ JO C , p. .

² JO C , p. .

promover a constituição de um espaço ferroviário europeu sem fronteiras e de contribuir para a revitalização do setor ferroviário, reforçando as suas indispensáveis vantagens em matéria de segurança. O Regulamento n.º 881/2004 tem de ser substituído por um novo ato devido às alterações consideráveis das atribuições da Agência e da sua organização interna.

- (4) O quarto pacote ferroviário propõe alterações importantes destinadas a melhorar o funcionamento do espaço ferroviário europeu único, através da reformulação da Diretiva 2004/49/CE e da Diretiva 2008/57/CE, ambas diretamente relacionadas com as atribuições da Agência. Essas diretivas, em conjunto com o presente regulamento, regulam, nomeadamente, atribuições relativas à emissão de autorizações para veículos e de certificados de segurança a nível da União. Isso implica que a Agência passe a ter um papel mais importante.
- (5) A Agência deve contribuir para a criação e o funcionamento efetivo de um espaço ferroviário europeu único e garantir um nível de segurança elevado, incentivando, ao mesmo tempo, a posição competitiva do setor ferroviário. Isto deve ser atingido pelo seu contributo, em questões técnicas, para a aplicação da legislação da União Europeia, reforçando o grau de interoperabilidade dos sistemas ferroviários e elaborando uma estratégia comum de segurança do sistema ferroviário europeu. A Agência deve também desempenhar o papel de autoridade europeia responsável pela concessão de autorizações de colocação de veículos e tipos de veículos ferroviários no mercado, de certificados de segurança para as empresas ferroviárias e de autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via. Além disso, deve monitorizar as normas nacionais de transporte ferroviário e o desempenho das autoridades nacionais que atuam nos domínios da interoperabilidade e da segurança ferroviárias.
- (6) Na prossecução destes objetivos, a Agência terá plenamente em conta o processo de alargamento da União Europeia e as condicionantes específicas das ligações ferroviárias com países terceiros. A Agência deve ter competências exclusivas no âmbito das funções e atribuições que lhe tenham sido cometidas.
- (7) No exercício das suas funções e, especialmente, no que se refere à formulação de recomendações, a Agência deve dar especial atenção aos pareceres de peritos ferroviários externos. Esses peritos devem ser, predominantemente, profissionais do setor ferroviário e das autoridades nacionais competentes. Devem constituir grupos de trabalho competentes e representativos da Agência.
- (8) A Agência deve redobrar o seu empenho na atividade de avaliação de impacto, a fim de explicar melhor os efeitos económicos que incidem no setor ferroviário e a sua incidência na sociedade, de forma a permitir que outras partes tomem decisões com conhecimento de causa, e de gerir mais eficazmente as prioridades de trabalho e a afetação de recursos no âmbito da Agência.
- (9) A Agência deve facultar, predominantemente à Comissão, apoio técnico independente e objetivo. A Diretiva [da interoperabilidade ferroviária] constitui a base para a elaboração e revisão das especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) e a Diretiva ... [da segurança ferroviária] constitui a base para a elaboração e revisão dos métodos comuns de segurança (MCS) e dos objetivos comuns de segurança (OCS). A continuidade dos trabalhos e o desenvolvimento das ETI, dos MCS e dos OCS ao

³

JO L 164 de 30.4.2004, p. 1.

longo do tempo exigem um quadro técnico permanente e pessoal específico no âmbito de um organismo especializado. Por esse motivo, a Agência deve ser responsável por facultar à Comissão recomendações para a elaboração e revisão das ETI, dos MCS e dos OCS. As organizações de segurança e os organismos reguladores nacionais devem também ter a possibilidade de pedir um parecer técnico independente da Agência.

- (10) As empresas ferroviárias têm-se confrontado com diversos problemas quando requerem certificados de segurança às autoridades nacionais competentes, desde processos morosos e custos excessivos até tratamento não equitativo, especialmente no caso das empresas que desejam entrar no mercado. Os certificados emitidos num Estado-Membro não têm sido incondicionalmente reconhecidos noutros Estados-Membros, com prejuízo para o espaço ferroviário europeu único. Para que os processos de emissão de certificados de segurança das empresas ferroviárias sejam mais eficientes e imparciais, é fundamental mudar para um certificado de segurança único válido em toda a União e emitido pela Agência. A Diretiva revista ... [Diretiva da segurança ferroviária] proporciona uma base para este efeito.
- (11) Atualmente, a Diretiva 2008/57/CE prevê, para os veículos ferroviários, a emissão de uma autorização de entrada em serviço, exceto em casos específicos. O grupo de trabalho para as autorizações para veículos, instituído pela Comissão em 2011, analisou diversos casos em que os fabricantes e as empresas ferroviárias tinham que enfrentar demoras e custos excessivos dos processos de autorização, e propôs uma série de melhoramentos. Como alguns dos problemas decorrem da complexidade do atual processo de autorização de veículos, este deve ser simplificado. Cada veículo ferroviário deve obter apenas uma autorização, e esta autorização de colocação no mercado, para veículos e tipos de veículos, deve ser emitida pela Agência. Esta medida traria vantagens concretas para o setor, reduzindo os custos e o tempo necessários para o processo, e reduziria o risco de discriminação, especialmente no caso de novas empresas que desejem entrar no mercado do transporte ferroviário. A Diretiva revista ... [da interoperabilidade ferroviária] proporciona uma base para este efeito.
- (12) A fim de incentivar o desenvolvimento do espaço ferroviário europeu único, nomeadamente para facultar informação pertinente aos clientes do transporte de mercadorias e aos passageiros, e tendo em conta as atuais atribuições da Agência, é necessário conferir-lhe um papel reforçado no domínio das aplicações telemáticas. Desse modo se assegurará o desenvolvimento contínuo e uma rápida implantação das mesmas.
- (13) Dada a importância do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS) para uma evolução harmoniosa do espaço ferroviário europeu único e para a segurança do mesmo, e tendo em conta o seu desenvolvimento fragmentado até à data, é necessário reforçar a sua coordenação global a nível da União. Por conseguinte, deve reconhecer-se à Agência, como o organismo mais competente da União, um papel mais proeminente neste domínio, por forma a assegurar o desenvolvimento contínuo do ERTMS, contribuir para que o equipamento do sistema se ajuste às especificações em vigor e assegurar que os programas de investigação europeus relacionados com o ERTMS se coordenem com a elaboração das especificações técnicas do sistema. Paralelamente, a fim de tornar os processos de emissão de autorizações de entrada em serviço dos subsistemas de controlo-comando e sinalização de via mais eficazes e imparciais, é fundamental mudar para uma autorização única válida na União e emitida pela Agência. A Diretiva revista ... [Diretiva da interoperabilidade ferroviária] proporciona uma base para este efeito.

- (14) As autoridades nacionais competentes têm normalmente cobrado uma taxa para a emissão de autorizações para veículos e de certificados de segurança. Com a transferência destas competências para a União, a Agência deve ficar habilitada a cobrar aos requerentes pela emissão dos certificados e autorizações mencionados nos considerandos anteriores. O nível dessas taxas deve ser igual ou inferior à média dos que são atualmente cobrados na União e deve ser determinado num ato delegado a adotar pela Comissão.
- (15) Um objetivo geral é que a transferência de competências dos Estados-Membros para a Agência se processe eficientemente, sem diminuição dos altos níveis de segurança atuais. A Agência deve dispor de recursos suficientes correspondentes às suas novas atribuições e o calendário de atribuição desses recursos deve basear-se em necessidades claramente definidas. Tendo em conta a experiência especializada das autoridades nacionais e, em especial, das autoridades nacionais de segurança, a Agência deve ser autorizada a utilizar adequadamente essa experiência para a concessão das autorizações e dos certificados. Para esse efeito deve incentivar-se o destacamento de peritos nacionais para a Agência.
- (16) A Diretiva ... [da segurança ferroviária] e a Diretiva ... [da interoperabilidade ferroviária] dispõem que se examinem as medidas nacionais do ponto de vista da segurança e da interoperabilidade, assim como da compatibilidade com as regras de concorrência. Limitam também a possibilidade de adoção de novas normas nacionais por parte dos Estados-Membros. O sistema atual, em que continua a existir um grande número de normas nacionais, pode dar origem a conflitos com as normas da União e representa um risco de falta de transparência e de discriminação dissimulada de operadores estrangeiros, especialmente os de menor dimensão ou os novos no mercado. Para poder mudar para um sistema com normas ferroviárias verdadeiramente transparentes e imparciais à escala da União, é necessário incentivar a redução gradual das normas nacionais. É fundamental dispor de uma assessoria independente e neutra à escala da União. Para esse efeito, é necessário reforçar o papel da Agência.
- (17) O desempenho, a organização e os processos de tomada de decisões no domínio da interoperabilidade e segurança ferroviárias variam substancialmente de umas autoridades nacionais de segurança ou de uns organismos de avaliação da conformidade notificados para outros, o que tem um efeito negativo para o funcionamento harmonioso do espaço ferroviário europeu único. Em especial, pode ter um efeito negativo para as pequenas e médias empresas que desejem entrar no mercado ferroviário de outro Estado-Membro. Por conseguinte, é fundamental reforçar a coordenação, para desse modo obter uma maior harmonização à escala da União. Para o efeito, a Agência deve monitorizar as autoridades nacionais de segurança e os organismos de avaliação da conformidade notificados através de auditorias e inspeções.
- (18) No domínio da segurança, é importante garantir a máxima transparência e assegurar uma circulação eficaz da informação. É importante realizar uma análise dos desempenhos, baseada em indicadores comuns e em que participem todos os intervenientes no setor. No que se refere aos aspetos estatísticos, é necessária uma cooperação estreita com o Eurostat.
- (19) Para o acompanhamento dos progressos da interoperabilidade e segurança ferroviárias, a Agência deve ser encarregada da publicação de um relatório bienal sobre este domínio. Dadas as suas competências técnicas e a sua imparcialidade, a Agência deve

também assistir a Comissão na vigilância da aplicação da legislação da União em matéria de interoperabilidade e segurança ferroviárias.

- (20) Há que reforçar a interoperabilidade da rede transeuropeia, devendo a escolha dos novos projetos de investimento a apoiar pela União respeitar o objetivo da interoperabilidade, estabelecido na Decisão n.º 1692/96/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 1996, sobre as orientações comunitárias para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes⁴. A Agência é a instituição adequada para contribuir para a realização destes objetivos.
- (21) A manutenção do material circulante é um elemento importante do sistema de segurança. Não existe um verdadeiro mercado europeu da manutenção do material ferroviário, por falta de um sistema de certificação das oficinas de manutenção. Esta situação implica custos suplementares para o setor e dá origem a trajetos sem carga. Deve, portanto, instituir-se gradualmente e atualizar-se um sistema de certificação europeu de oficinas de manutenção, sendo a Agência o organismo mais adequado para propor soluções adequadas à Comissão.
- (22) As qualificações profissionais exigidas aos maquinistas constituem um elemento importante tanto para a segurança como para a interoperabilidade na União. São, além disso, uma condição prévia para a livre circulação de trabalhadores no setor ferroviário. Deve abordar-se esta questão respeitando o quadro em vigor em matéria de diálogo social. A Agência deve prestar o apoio técnico necessário ao tratamento desta questão à escala da União.
- (23) A Agência deve organizar e facilitar a cooperação à escala europeia das autoridades nacionais de segurança e dos organismos nacionais de investigação e de representação do setor ferroviário, a fim de promover boas práticas, fazer intercâmbio de informações pertinentes, recolher dados do âmbito ferroviário e fazer o acompanhamento do desempenho global de segurança do sistema ferroviário.
- (24) Para garantir a máxima transparência e condições de igualdade no acesso de todas as partes à informação pertinente, os documentos previstos para os processos de interoperabilidade e segurança ferroviárias devem ser acessíveis ao público. O mesmo se aplica às licenças, certificados de segurança e outros documentos ferroviários pertinentes. A Agência deve proporcionar um meio eficaz de intercâmbio e publicação destas informações.
- (25) A promoção da inovação e da investigação no âmbito ferroviário é uma atividade importante que a Agência deve incentivar graças à sua reputação e posição. Nenhuma assistência financeira prestada no âmbito das atividades da Agência neste domínio deve dar lugar a distorções de concorrência no mercado correspondente.
- (26) A fim de aumentar a eficácia do apoio financeiro da União e da sua qualidade e compatibilidade com a regulamentação técnica aplicável, a Agência, como único organismo da União com competências acreditadas no domínio ferroviário, deve desempenhar um papel ativo de avaliação dos projetos ferroviários.
- (27) A legislação relativa à interoperabilidade e segurança ferroviárias, os guias de execução ou as recomendações da Agência podem por vezes pôr problemas de interpretação e de outro tipo às partes interessadas. Uma compreensão correta e uniforme desses atos é condição prévia para a aplicação efetiva do acervo ferroviário e

⁴ JO L 228 de 9.9.1996, p. 1.

para o correto funcionamento do mercado dos serviços ferroviários. Por conseguinte, a Agência deve participar ativamente em atividades de formação e de divulgação neste campo.

- (28) Para desempenhar adequadamente as suas funções, a Agência deve dispor de personalidade jurídica e de um orçamento autónomo financiado essencialmente por uma contribuição da União e pela cobrança de taxas e encargos aos requerentes. Para garantir a independência da Agência na sua gestão quotidiana e nos pareceres, recomendações e decisões que emita, a organização da Agência deve ser transparente e o seu diretor executivo deve ser dotado de plena responsabilidade. O pessoal da Agência deve ser independente e compreender uma repartição equilibrada entre contratos a curto e a longo prazo, a fim de manter as competências organizacionais e garantir a continuidade da exploração, favorecendo, paralelamente, um intercâmbio contínuo indispensável de conhecimentos e experiência com o setor ferroviário.
- (29) Para assegurar de forma efetiva o cumprimento das funções da Agência, os Estados-Membros e a Comissão devem estar representados num Conselho de Administração investido dos poderes necessários para, por exemplo, elaborar o orçamento e aprovar os programas anuais e plurianuais de trabalho.
- (30) Para garantir a transparência das decisões do Conselho de Administração, os representantes dos setores em causa devem assistir às reuniões, mas sem direito a voto, pois este está reservado aos representantes dos poderes públicos, que respondem perante as autoridades de controlo democrático. Os representantes de cada setor devem ser nomeados pela Comissão em função da sua capacidade de representar a nível da União as empresas ferroviárias, os gestores de infraestrutura, o setor ferroviário, os sindicatos, os passageiros e os clientes dos serviços de mercadorias.
- (31) A fim de preparar adequadamente as reuniões do Conselho de Administração e de facultar aconselhamento a este sobre as decisões a tomar, deve instituir-se um Comité Executivo de natureza consultiva.
- (32) É necessário garantir que as partes afetadas pelas decisões da Agência disponham das vias de recursos necessárias de forma independente e imparcial. Deve ser criado um mecanismo de recurso adequado, que permita recorrer das decisões tomadas pelo diretor executivo perante uma Câmara de Recurso especializada, cujas decisões sejam, por sua vez, passíveis de recurso perante o Tribunal de Justiça.
- (33) Uma perspetiva estratégica mais ampla em relação às atividades da Agência contribuirá para planificar e gerir os seus recursos de forma mais efetiva e dará maior qualidade às suas realizações. Por esse motivo, o Conselho de Administração deve adotar e atualizar regularmente, após consulta adequada das partes interessadas, um programa de trabalho plurianual.
- (34) Os trabalhos da Agência devem realizar-se com transparência. O controlo efetivo pelo Parlamento Europeu deve ser garantido e, para esse fim, este deve ter a possibilidade de realizar audiências com o diretor executivo da Agência e de ser consultado acerca do programa de trabalho plurianual. A Agência deve ainda aplicar a legislação pertinente da União relativa ao acesso do público aos documentos.
- (35) Nos últimos anos, à medida que foram sendo criadas mais agências descentralizadas, a autoridade orçamental procurou melhorar a transparência e o controlo da gestão do financiamento da União que lhes é atribuído, em particular no que respeita à inscrição das taxas no orçamento, ao controlo financeiro, ao poder de quitação, às contribuições para o regime de pensões e aos procedimentos orçamentais internos (código de

conduta). De um modo semelhante, as disposições do Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 1999, relativo aos inquéritos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF)⁵, devem aplicar-se sem quaisquer restrições à Agência, que deve ficar também sujeita ao Acordo Interinstitucional, de 25 de maio de 1999, entre o Parlamento Europeu, o Conselho e a Comissão em matéria de inquéritos internos do Organismo Europeu de Luta Antifraude⁶.

- (36) Atendendo a que os objetivos da ação considerada, a saber, a criação de um organismo especializado encarregado de elaborar soluções comuns no domínio da segurança e interoperabilidade ferroviárias, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, pois, ser realizados mais cabalmente ao nível da União, dado o caráter coletivo dos trabalhos que há que realizar, a União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para se atingirem aqueles objetivos.
- (37) A fim de determinar adequadamente o nível de taxas e encargos que a Agência tem direito a cobrar, deve delegar-se na Comissão o poder de adotar atos, em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, no que respeita aos artigos referentes à emissão e renovação das autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via, às autorizações de colocação de veículos e tipos de veículos no mercado e aos certificados de segurança. É particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível dos peritos.

A Comissão deve assegurar, na preparação e elaboração de atos delegados, uma transmissão simultânea, atempada e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

- (38) A fim de assegurar a aplicação do disposto nos artigos 21.º e 22.º do presente regulamento, no que respeita ao exame dos projetos de normas nacionais e às normas nacionais em vigor, devem conferir-se à Comissão competências de execução.
- (39) A fim de garantir condições uniformes de aplicação dos artigos 29.º, 30.º, 31.º e 51.º do presente regulamento, devem conferir-se à Comissão competências de execução. Essas competências devem exercer-se em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução da Comissão.
- (40) É necessário aplicar determinados princípios relativos à governação da Agência, a fim de a tornar conforme com a Declaração Conjunta e a estratégia comum do Grupo de Trabalho Interinstitucional sobre as agências descentralizadas da UE, de julho de 2012, cujo objetivo é racionalizar as atividades das agências e melhorar o seu desempenho.
- (41) O presente Regulamento respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, nomeadamente, na Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia,

⁵ JO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

⁶ JO L 136 de 31.5.1999, p. 15.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO 1

OS PRINCÍPIOS

Artigo 1.º

Objeto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento institui a Agência Ferroviária da União Europeia (a seguir, «a Agência»).
2. O presente regulamento prevê:
 - (a) a instituição e as competências da Agência;
 - (b) as competências dos Estados-Membros.
3. O presente regulamento é aplicável:
 - (a) à interoperabilidade no sistema ferroviário da União, regulamentada pela Diretiva.../UE [Diretiva da interoperabilidade];
 - (b) à segurança do sistema ferroviário da União, regulamentada pela Diretiva.../UE [Diretiva da segurança ferroviária];
 - (c) à certificação dos maquinistas, regulamentada pela Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativa à certificação dos maquinistas de locomotivas e comboios no sistema ferroviário da Comunidade [Diretiva dos maquinistas].

Artigo 2.º

Estatuto jurídico

1. A Agência é um organismo da União com personalidade jurídica.
2. Em cada um dos Estados-Membros, a agência deve gozar da mais ampla capacidade jurídica reconhecida às pessoas coletivas pelas legislações nacionais. Pode, nomeadamente, adquirir ou alienar bens móveis e imóveis e estar em juízo.
3. A Agência é representada pelo seu diretor.

Artigo 3.º

Tipologia dos atos da Agência

A Agência pode:

- a) Dirigir recomendações à Comissão respeitantes à aplicação dos artigos 11.º, 13.º, 14.º, 15.º, 23.º, 24.º, 26.º, 30.º, 31.º, 32.º, 33.º e 41.º;
- b) Dirigir recomendações aos Estados-Membros respeitantes à aplicação dos artigos 21.º, 22.º e 30.º;
- c) Emitir pareceres destinados à Comissão, como disposto nos artigos 9.º, 21.º, 22.º e 38.º, e às autoridades competentes dos Estados-Membros, como disposto no artigo 9.º.

- d) Emitir decisões, como disposto nos artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º;
- e) Emitir pareceres que constituem soluções de conformidade aceitáveis, como disposto no artigo 15.º;
- f) Emitir documentos técnicos, como disposto no artigo 15.º;
- g) Elaborar relatórios de auditoria, como disposto nos artigos 29.º e 30.º;
- h) Elaborar orientações e outros documentos não vinculativos que facilitem a aplicação da legislação relativa à interoperabilidade e segurança ferroviárias, em conformidade com os artigos 11.º, 15.º e 24.º.

CAPÍTULO 2

MÉTODOS DE TRABALHO

Artigo 4.º

Criação e composição dos grupos de trabalho

1. Para elaborar recomendações, nomeadamente as relacionadas com especificações técnicas de interoperabilidade (ETI), objetivos comuns de segurança (OCS) e métodos comuns de segurança (MCS), a Agência deve criar um número limitado de grupos de trabalho.

A Agência pode criar grupos de trabalho noutros casos devidamente justificados a pedido da Comissão ou por iniciativa própria, após consulta da Comissão.
2. A Agência deve designar peritos para os grupos de trabalho.

A Agência deve designar para os grupos de trabalho representantes nomeados pelas autoridades nacionais competentes nos grupos de trabalho em que pretendam participar.

Para os grupos de trabalho, a Agência deve designar profissionais do setor ferroviário da lista referida no n.º 3. Deve assegurar uma representação adequada dos setores da indústria e dos utilizadores suscetíveis de serem afetados por medidas que a Comissão possa propor, com base nas recomendações que lhe forem dirigidas pela Agência.

Em caso de necessidade, a Agência pode designar para os grupos de trabalho peritos independentes e representantes de organizações internacionais de reconhecida competência na matéria visada. O pessoal da Agência não pode ser designado para os grupos de trabalho.
3. Cada organismo representativo referido no artigo 34.º deve comunicar à Agência a lista dos peritos mais qualificados e mandatados para os representarem em cada um dos grupos de trabalho.
4. Sempre que os trabalhos destes grupos de trabalho tenham uma repercussão direta nas condições de trabalho e na saúde e segurança dos trabalhadores do setor, os representantes das organizações de trabalhadores devem participar nos grupos de trabalho correspondentes como membros de pleno direito.
5. As despesas de viagem e de estadia dos membros dos grupos de trabalho, baseados em normas e tabelas aprovadas pelo Conselho de Administração, estão a cargo da Agência.

6. Os grupos de trabalho devem ser presididos por um representante da Agência.
7. As atividades dos grupos de trabalho devem ser transparentes. O Conselho de Administração deve estabelecer o regulamento interno dos grupos de trabalho.

Artigo 5.º

Consulta dos parceiros sociais

A Agência deve consultar os parceiros sociais, no quadro do Comité de Diálogo Setorial instituído nos termos da Decisão 98/500/CE⁷, sobre os trabalhos previstos nos artigos 11.º, 12.º, 15.º e 32.º sempre que estes tenham impacto direto no ambiente social ou nas condições de trabalho dos trabalhadores do setor.

Estas consultas devem ter lugar antes de a Agência apresentar as suas recomendações à Comissão. A Agência deve ter em devida conta estas consultas e estará sempre disponível para prestar esclarecimentos adicionais quanto às suas recomendações. Os pareceres emitidos pelo Comité de Diálogo Setorial devem ser transmitidos pela Agência à Comissão e pela Comissão ao comité a que se refere o artigo 75.º.

Artigo 6.º

Consulta dos clientes dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e dos passageiros

A Agência deve consultar as organizações representativas dos clientes dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias e dos passageiros sobre os trabalhos previstos nos artigos 11.º e 15.º, sempre que estes tenham impacto direto sobre esses clientes e passageiros. A lista das organizações a consultar deve ser elaborada pela Comissão com o apoio do comité a que se refere o artigo 75.º.

Estas consultas devem ter lugar antes de a Agência apresentar as suas propostas à Comissão. A Agência deve ter em devida conta estas consultas e deve estar sempre disponível para prestar esclarecimentos adicionais quanto às suas propostas. Os pareceres emitidos pelas organizações em causa devem ser transmitidos pela Agência à Comissão e pela Comissão ao comité a que se refere o artigo 75.º.

Artigo 7.º

Avaliação de impacto

1. A Agência deve realizar uma avaliação de impacto das suas recomendações e pareceres. O Conselho de Administração deve adotar uma metodologia de avaliação de impacto baseada na metodologia da Comissão. A Agência deve trabalhar em ligação com a Comissão, a fim de garantir que os trabalhos pertinentes da Comissão sejam devidamente tidos em conta.
2. Antes de lançar uma atividade incluída no programa de trabalho, a Agência deve realizar uma avaliação de impacto prévia sobre a mesma, em que deve indicar:
 - (a) o aspeto que deve ser resolvido e as soluções prováveis;

⁷ Decisão 98/500/CE da Comissão, de 20 de maio de 1998, relativa à criação de comités de diálogo setorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu (JO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

- (b) o grau em que seria necessária uma medida específica, inclusive a emissão de uma recomendação ou parecer da Agência;
- (c) o contributo que se espera da Agência para a solução do problema.

Por outro lado, no intuito de fazer a melhor utilização do orçamento e dos recursos da Agência, cada atividade e projeto do programa de trabalho deve ser objeto de uma análise da eficiência, individualmente e em combinação com os restantes.

- 3. A Agência pode realizar uma avaliação *ex post* da legislação resultante das suas recomendações.
- 4. Os Estados-Membros devem fornecer à Agência os dados necessários para realizar a avaliação de impacto.

Artigo 8.º

Estudos

Quando necessário para a execução das suas funções, a Agência deve mandar realizar estudos, que financiará com o seu orçamento.

Artigo 9.º

Pareceres

- 1. A Agência deve emitir pareceres a pedido das entidades reguladoras nacionais a que se refere o artigo 55.º da Diretiva 2012/34/UE [Diretiva que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação)] sobre aspetos relativos à segurança e à interoperabilidade das questões que sejam submetidas à sua atenção.
- 2. A Agência deve emitir pareceres a pedido da Comissão sobre as alterações a qualquer ato adotado com base na Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade] ou na Diretiva... [Diretivas da segurança ferroviária], especialmente quando se tenham assinalado presumíveis deficiências.
- 3. A Agência deve emitir os pareceres referidos nos números anteriores e noutros artigos do presente regulamento no prazo de dois meses, salvo acordo em contrário. Os pareceres devem ser tornados públicos pela Agência numa versão da qual tenha sido retirada toda a matéria confidencial do ponto de vista comercial.

Artigo 10.º

Visitas aos Estados-Membros

- 1. A fim de executar as suas as suas funções, em especial as referidas nos artigos 12.º, 21.º, 22.º, 16.º, 17.º, 27.º, 29.º, 30.º, 31.º e 38.º, a Agência pode efetuar visitas aos Estados-Membros, de acordo com a política definida pelo Conselho de Administração.
- 2. A Agência deve informar o Estado-Membro em causa da visita prevista, da identidade dos funcionários da Agência mandatados, bem como da data do início da mesma. Os funcionários da Agência mandatados para essas visitas devem efetuá-las mediante a apresentação de uma decisão do diretor executivo especificando o objetivo e a finalidade da sua visita.
- 3. As autoridades nacionais dos Estados-Membros devem facilitar o trabalho do pessoal da Agência.

4. A Agência deve redigir um relatório sobre cada visita e enviá-lo à Comissão e ao Estado-Membro interessado.
5. Os números anteriores não prejudicam as inspeções referidas no artigo 29.º, n.º 6, e no artigo 30.º, n.º 6, que devem efetuar-se em conformidade com o processo neles descrito.

CAPÍTULO 3

ATRIBUIÇÕES RELATIVAS À SEGURANÇA FERROVIÁRIA

Artigo 11.º

Apoio técnico - recomendações sobre segurança ferroviária

1. A Agência deve formular recomendações à Comissão sobre os métodos comuns de segurança (MCS) e os objetivos comuns de segurança (OCS) a que se referem os artigos 6.º e 7.º da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária]. A Agência deve também formular recomendações à Comissão sobre a revisão periódica dos OCS e dos MCS.
2. A Agência deve formular recomendações à Comissão, a pedido desta ou por iniciativa própria, sobre outras medidas no âmbito da segurança
3. A Agência pode elaborar orientações e outros documentos não vinculativos para facilitar a aplicação da legislação relativa à segurança ferroviária.

Artigo 12.º

Certificados de segurança

A Agência deve emitir certificados únicos de segurança, em conformidade com os artigos 10.º e 11.º da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária].

Artigo 13.º

Manutenção de veículos

1. A Agência deve assistir a Comissão no que respeita ao sistema de certificação das entidades encarregadas da manutenção, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 6, da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária].
2. A Agência deve emitir recomendações à Comissão, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 7, da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária].
3. A Agência deve analisar as medidas alternativas decididas em conformidade com o artigo 15.º da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária] no relatório a que se refere o artigo 30.º, n.º 2, do presente regulamento.

Artigo 14.º

Transporte ferroviário de mercadorias perigosas

A Agência deve monitorizar a evolução da legislação relativa ao transporte de mercadorias perigosas, na aceção da Diretiva 2008/68/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, e compará-la com a legislação relativa à interoperabilidade e segurança ferroviárias, nomeadamente no que toca aos requisitos essenciais. Para o efeito, a Agência deve assistir a Comissão e pode formular recomendações a pedido da Comissão ou por iniciativa própria.

CAPÍTULO 4

ATRIBUIÇÕES RELATIVAS À INTEROPERABILIDADE

Artigo 15.º

Apoio técnico no âmbito da interoperabilidade ferroviária

1. A Agência deve:
 - (a) Dirigir recomendações à Comissão sobre as ETI e sua revisão, em conformidade com o artigo 5.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade];
 - (b) Dirigir recomendações à Comissão sobre o modelo da declaração CE de verificação e dos documentos do processo técnico que a deve acompanhar, em conformidade com o artigo 15.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade];
 - (c) Dirigir recomendações à Comissão sobre as especificações dos registos e sua revisão, em conformidade com os artigos 43.º, 44.º e 45.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade];
 - (d) Emitir pareceres que constituem soluções de conformidade aceitáveis no que se refere às deficiências em ETI, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade], e transmiti-los à Comissão;
 - (e) Emitir pareceres à Comissão sobre os pedidos de não-aplicação das ETI apresentados por Estados-Membros, em conformidade com o artigo 7.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade];
 - (f) Emitir documentos técnicos, em conformidade com o artigo 4.º, n.º 9, da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade];
 - (g) Dirigir recomendações à Comissão sobre as condições de trabalho de todo o pessoal que exerça funções essenciais para a segurança.
2. Ao elaborar as recomendações a que se refere o n.º 1, alíneas a) e b), a Agência deve:
 - (a) Assegurar-se de que as ETI e as especificações dos registos se adaptem ao progresso técnico, às tendências do mercado e às exigências sociais.
 - (b) Garantir que o desenvolvimento e a atualização das ETI, por um lado, e o desenvolvimento das normas europeias que se revelem necessárias para a interoperabilidade, por outro, sejam objeto de coordenação e que se mantenham contactos pertinentes com os organismos europeus de normalização.
3. A Agência pode elaborar orientações e outros documentos não vinculativos para facilitar a aplicação da legislação relativa à interoperabilidade ferroviária.

⁸ JO L 260 de 30.9.2008, p. 13.

Artigo 16.º

Autorizações de colocação de veículos no mercado

A Agência deve emitir autorizações de colocação de veículos ferroviários no mercado, em conformidade com o artigo 20.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade].

Artigo 17.º

Autorizações de colocação de tipos de veículos no mercado

A Agência deve emitir autorizações de colocação de tipos de veículos no mercado, em conformidade com o artigo 22.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade].

Artigo 18.º

Autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via

A Agência deve emitir autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via localizados ou utilizados em toda a União, em conformidade com o artigo 18.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade].

Artigo 19.º

Aplicações telemáticas

1. A Agência deve atuar como autoridade do sistema, responsável por atualizar as especificações técnicas das aplicações telemáticas, em conformidade com as ETI aplicáveis.
2. A Agência deve determinar, publicar e aplicar o processo de gestão dos pedidos de alterações das especificações previstas. Para o efeito, a Agência deve criar e manter um registo dos pedidos de modificação das especificações de aplicações telemáticas e do seu estatuto.
3. A Agência deve elaborar e atualizar os instrumentos técnicos para a gestão das diferentes versões das especificações das aplicações telemáticas.
4. A Agência deve assistir a Comissão no acompanhamento da implantação das aplicações telemáticas em conformidade com as ETI aplicáveis.

Artigo 20.º

Apoio aos organismos de avaliação da conformidade notificados

1. A Agência deve apoiar as atividades dos organismos de avaliação da conformidade notificados a que se refere o artigo 27.º da Diretiva ..., [Diretiva da interoperabilidade]. Esse apoio deve consistir, nomeadamente, na elaboração de orientações para a avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de componentes de interoperabilidade a que se refere o artigo 9.º da Diretiva ..., [Diretiva da interoperabilidade] e de orientações para o processo de verificação CE referido no artigo 10.º da Diretiva ..., [Diretiva da interoperabilidade].
2. A Agência deve facilitar a cooperação dos organismos de avaliação da conformidade notificados e, em especial, assumir o secretariado técnico do seu grupo de coordenação.

CAPÍTULO 5

ATRIBUIÇÕES RELATIVAS ÀS NORMAS NACIONAIS

Artigo 21.º

Exame dos projetos de normas nacionais

1. A Agência deve, no prazo de dois meses a contar da sua receção, examinar os projetos de normas nacionais que lhe sejam apresentados, em conformidade com:
 - (a) o artigo 8.º, n.º 2, da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária],
 - (b) o artigo 14.º da Diretiva ..., [Diretiva da interoperabilidade].
2. Se, após efetuada a análise referida no n.º 1, a Agência considerar que as normas nacionais permitem que se cumpram os requisitos essenciais de interoperabilidade, se respeitem os MCS e se alcancem os OCS e não dão origem a uma discriminação arbitrária ou a uma restrição dissimulada das operações de transporte ferroviário entre Estados-Membros, a Agência deve informar a Comissão e o Estado-Membro em causa da sua avaliação positiva. A Comissão pode validar a norma através do sistema informático referido no artigo 23.º.
3. Se a análise referida no n.º 1 der lugar a uma avaliação negativa, a Agência deve:
 - (a) Dirigir uma recomendação ao Estado-Membro, indicando as razões pelas quais a norma em questão não deve entrar em vigor e/ou ser aplicada;
 - (b) Informar a Comissão da sua avaliação negativa.
4. Se, no prazo de dois meses a contar da receção da recomendação da Agência referida no n.º 2, alínea a), o Estado-Membro não tomar nenhuma medida, a Comissão pode, após receção das informações a que se refere o n.º 3, alínea b), e após ouvir as alegações do Estado-Membro, adotar uma decisão dirigida ao Estado-Membro, pedindo-lhe que altere o projeto de norma em questão, ou suspenda a sua adoção, entrada em vigor ou aplicação.

Artigo 22.º

Exame das normas nacionais em vigor

1. A Agência deve, no prazo de dois meses a contar da sua receção, analisar as normas nacionais que lhe sejam apresentadas em conformidade com o artigo 14.º, n.º 3, da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade].
2. Se, após efetuada a análise referida no n.º 1, a Agência considerar que as normas nacionais permitem que se cumpram os requisitos essenciais de interoperabilidade, se respeitem os MCS e se alcancem os OCS e não dão origem a uma discriminação arbitrária ou a uma restrição dissimulada das operações de transporte ferroviário entre Estados-Membros, a Agência deve informar a Comissão e o Estado-Membro em causa da sua avaliação positiva. A Comissão pode validar a norma através do sistema informático referido no artigo 23.º.
3. Se a análise referida no n.º 1 der lugar a uma avaliação negativa, a Agência deve:
 - (a) Dirigir uma recomendação ao Estado-Membro, indicando as razões pelas quais a norma em causa deve ser alterada ou revogada;

- (b) Informar a Comissão da sua avaliação negativa.
4. Se, no prazo de dois meses a contar da receção da recomendação da Agência referida no n.º 3, alínea a), o Estado-Membro não tomar nenhuma medida, a Comissão pode, após receção das informações a que se refere o n.º 3, alínea b), e após ouvir as alegações do Estado-Membro, adotar uma decisão dirigida ao Estado-Membro, pedindo-lhe que altere a norma em questão ou a revogue.
 5. O processo descrito nos n.ºs 2 e 3 deve aplicar-se, *mutatis mutandis*, nos casos em que a Agência tenha conhecimento de uma norma nacional, notificada ou não, que seja redundante ou incompatível com os MCS, os OCS, as ETI, ou qualquer outro ato legislativo da União no domínio ferroviário.

Artigo 23.º

Sistema informático a utilizar para a notificação e classificação das normas nacionais

1. A Agência deve elaborar e gerir um sistema informático específico que contenha as normas nacionais referidas no artigo 21.º, n.º 1, e no artigo 22.º, n.º 1, e torná-lo acessível às partes interessadas e ao público.
2. Os Estados-Membros devem notificar as normas nacionais referidas no artigo 21.º, n.º 1, e no artigo 22.º, n.º 1, à Agência e à Comissão através do sistema informático referido no n.º 1. A Agência deve publicar as normas no referido sistema e utilizá-lo para informar a Comissão, em conformidade com os artigos 21.º e 22.º.
3. A Agência deve proceder à classificação das normas nacionais notificadas, em conformidade com o artigo 14.º, n.º 8, da Diretiva [Diretiva da interoperabilidade]. Para o efeito, deve utilizar o sistema a que se refere o n.º 1 do presente artigo.
4. A Agência deve classificar as normas nacionais notificadas em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2, da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária], tendo em conta a evolução da legislação da UE. Para o efeito, a Agência deve criar um Instrumento de Gestão de Normas, que os Estados-Membros utilizarão para simplificar o seu sistema de normas nacionais. A Agência deve utilizar o sistema a que se refere o n.º 1 do presente artigo para publicar o Instrumento de Gestão de Normas.

CAPÍTULO 6

ATRIBUIÇÕES RELATIVAS AO SISTEMA EUROPEU DE GESTÃO DO TRÁFEGO FERROVIÁRIO (ERTMS)

Artigo 24.º

Autoridade do sistema ERTMS

1. A Agência deve atuar como autoridade do sistema, sendo responsável pela atualização das especificações técnicas do ERTMS.
2. A Agência deve determinar, publicar e aplicar o processo de gestão dos pedidos de modificações das especificações previstas. Para o efeito, a Agência deve criar e manter um registo dos pedidos de modificações das especificações do ERTMS e do seu estatuto.

3. A Agência deve recomendar a adoção de uma nova versão das especificações técnicas do ERTMS. Contudo, deve fazê-lo apenas quando a versão anterior esteja suficientemente implantada. A elaboração de novas versões não deve prejudicar o ritmo de implantação do ERTMS, a estabilidade das especificações necessária para otimizar a produção do equipamento do ERTMS, o rendimento dos investimentos para as empresas ferroviárias e o planeamento eficiente da instalação do ERTMS.
4. A Agência deve elaborar e manter os instrumentos técnicos para a gestão das diferentes versões do ERTMS, de forma a assegurar a compatibilidade técnica e operacional entre redes e veículos equipados com versões diferentes e a oferecer incentivos para a aplicação rápida das versões em vigor.
5. Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 10, da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade ferroviária], a Agência deve garantir que as versões sucessivas do equipamento do ERTMS são tecnicamente compatíveis com as versões anteriores.
6. A Agência deve elaborar e divulgar entre as partes interessadas as orientações de execução pertinentes, bem como a documentação explicativa relativa às especificações técnicas do ERTMS.

Artigo 25.º

Grupo de trabalho *ad hoc* «ERTMS» dos organismos de avaliação da conformidade notificados

1. A Agência deve criar e presidir um Grupo de Trabalho *ad hoc* «ERTMS» dos organismos de avaliação da conformidade notificados a que se refere o artigo 27.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade].

O grupo de trabalho deve verificar a coerência da execução do processo de avaliação da conformidade ou da aptidão para utilização de componentes de interoperabilidade a que se refere o artigo 9.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade], bem como do processo de verificação CE referido no artigo 10.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade], executados por organismos de avaliação da conformidade notificados.
2. A Agência deve apresentar de dois em dois anos à Comissão um relatório sobre as atividades do grupo de trabalho a que se refere o n.º 1, de que constem dados estatísticos sobre a participação dos representantes dos organismos de avaliação da conformidade notificados no grupo.
3. A Agência deve avaliar a execução do processo de avaliação da conformidade dos componentes de interoperabilidade e do processo de verificação CE do equipamento do ERTMS e deve, de dois em dois anos, apresentar um relatório à Comissão propondo, se for caso disso, melhoramentos a realizar.

Artigo 26.º

Assistência ao controlo da compatibilidade técnica e operacional entre os subsistemas de bordo e em terra do ERTMS

1. A Agência pode assistir as empresas ferroviárias que o solicitem no controlo da compatibilidade técnica e operacional entre os subsistemas de bordo e de via do ERTMS, antes da entrada em serviço de um veículo.

2. Se a Agência considerar que existe um risco de falta de compatibilidade técnica e operacional entre redes e veículos dotados de equipamento ERTMS no âmbito de projetos específicos do ERTMS, pode solicitar às partes interessadas, nomeadamente aos fabricantes, organismos de avaliação da conformidade notificados, empresas ferroviárias, gestores de infraestrutura e autoridades nacionais de segurança que forneçam todas as informações relevantes para os processos de verificação CE de entrada em serviço e para as condições de exploração. A Agência deve informar a Comissão desse risco e, se necessário, recomendar as medidas adequadas à Comissão.

Artigo 27.º

Assistência na implantação do ERTMS e aos projetos do ERTMS

1. A Agência deve monitorizar a implantação do ERTMS, de acordo com o plano de implantação definido na Decisão 2012/88/UE⁹ e deve monitorizar a coordenação da implantação do ERTMS nos corredores transeuropeus de transporte e nos corredores de transporte ferroviário de mercadorias, como previsto no Regulamento (UE) n.º 913/2010¹⁰.
2. A Agência deve garantir o acompanhamento técnico de projetos financiados pela União para a implantação do ERTMS, inclusive, se for caso disso, a análise da documentação dos concursos, quando do convite à apresentação de propostas. A Agência deve também assistir, se for caso disso, os beneficiários dos fundos da União, para garantir que as soluções técnicas aplicadas no âmbito dos projetos são plenamente conformes com as ETI em matéria de controlo-comando e sinalização e são, por conseguinte, plenamente interoperáveis.

Artigo 28.º

Acreditação de laboratórios

1. A Agência deve prestar a sua assistência, em especial, através da formulação de orientações adequadas dirigidas aos organismos de acreditação, à acreditação harmonizada dos laboratórios do ERTMS, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho¹¹.
2. A Agência pode participar como observador nas avaliações pelos pares exigidas pelo Regulamento (CE) n.º 765/2008.

⁹ JO L 51 de 23.2.2012, p. 1.

¹⁰ JO L 276 de 20.10.2010, p. 22.

¹¹ JO L 218 de 13.8.2008, p. 30.

CAPÍTULO 7

ATRIBUIÇÕES RELATIVAS AO ACOMPANHAMENTO DO ESPAÇO FERROVIÁRIO EUROPEU ÚNICO

Artigo 29.º

Acompanhamento das autoridades nacionais de segurança

1. A Agência deve monitorizar o desempenho e a tomada de decisões das autoridades nacionais de segurança através de auditorias e inspeções.
2. A Agência deve estar habilitada para auditar:
 - (a) a capacidade das autoridades nacionais de segurança para executarem as atividades relativas à segurança e interoperabilidade ferroviárias;
 - (b) a eficácia do acompanhamento realizado pelas autoridades nacionais de segurança em relação aos sistemas de gestão da segurança referidos no artigo 16.º da Diretiva [...] [Diretiva da segurança ferroviária].

O Conselho de Administração deve adotar o processo de realização das auditorias.

3. A Agência deve redigir relatórios de auditoria e enviá-los às autoridades nacionais de segurança em causa e à Comissão. Cada relatório de auditoria deve incluir, em especial, uma lista das eventuais deficiências identificadas pela Agência e as correspondentes recomendações para o seu melhoramento.
4. Se a Agência considerar que as deficiências referidas no n.º 3 impedem a autoridade nacional de segurança em questão de cumprir eficazmente as suas funções relacionadas com a segurança e interoperabilidade ferroviárias, a Agência deve recomendar à referida autoridade nacional de segurança que tome as medidas adequadas num prazo a definir em função da magnitude da deficiência.
5. Quando a autoridade nacional de segurança não concordar com a recomendação da Agência referida no n.º 4, ou não tomar nenhuma medida na sequência da recomendação da Agência no prazo de três meses a contar da sua receção, a Comissão pode tomar uma decisão no prazo de seis meses, em conformidade com o processo consultivo referido no artigo 75.º.
6. A Agência deve também ter o direito de realizar inspeções, com ou sem aviso prévio, às autoridades nacionais de segurança, para verificar domínios específicos das suas atividades e funcionamento, em especial, examinar documentos, processos e registos relativos às funções referidas no artigo 16.º da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária]. As inspeções podem realizar-se de forma *ad hoc* ou em conformidade com um plano estabelecido pela Agência. A duração das inspeções não deve ser superior a dois dias. As autoridades nacionais dos Estados-Membros devem facilitar o trabalho do pessoal da Agência. A Agência deve apresentar à Comissão um relatório sobre cada inspeção.

Acompanhamento dos organismos de avaliação da conformidade notificados

1. A Agência deve monitorizar os organismos de avaliação da conformidade notificados através da assistência aos organismos de acreditação, à realização de auditorias e inspeções, como previsto nos n.ºs 2 a 5.
2. A Agência deve prestar assistência à acreditação harmonizada dos organismos de avaliação da conformidade notificados, nomeadamente facultando aos organismos de acreditação orientações adequadas sobre critérios e processos de avaliação do cumprimento pelos organismos notificados dos requisitos referidos no artigo 27.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade], servindo-se para o efeito da infraestrutura europeia de acreditação reconhecida pelo artigo 14.º do Regulamento (CE) n.º 765/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece os requisitos de acreditação e fiscalização do mercado relativos à comercialização de produtos, e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 339/93
3. No caso de organismos de avaliação da conformidade notificados não acreditados em conformidade com o artigo 24.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade], a Agência pode auditar a sua capacidade de satisfazer os requisitos referidos no artigo 27.º da mesma diretiva. O Conselho de Administração deve adotar o processo de realização das auditorias.
4. A Agência deve redigir relatórios de auditoria que abrangem as atividades referidas no n.º 3 e transmiti-los ao organismo de avaliação da conformidade notificado correspondente e à Comissão. Cada relatório de auditoria deve incluir, nomeadamente, uma lista das deficiências identificadas pela Agência e as correspondentes recomendações para o seu melhoramento. Se a Agência considerar que essas deficiências impedem o organismo notificado em causa de cumprir eficazmente as suas funções no âmbito da segurança e da interoperabilidade ferroviárias, a Agência deve formular uma recomendação solicitando ao Estado-Membro em que o organismo notificado esteja estabelecido que tome as medidas adequadas num prazo determinado.
5. Se o Estado-Membro não concordar com a recomendação referida no n.º 4, ou se o organismo notificado não tomar nenhuma medida na sequência da recomendação da Agência no prazo de três meses a contar da sua receção, a Comissão pode aprovar um parecer no prazo de seis meses, em conformidade com o processo consultivo referido no artigo 75.º.
6. A Agência pode, também em colaboração com os organismos de acreditação nacionais competentes, realizar inspeções, com ou sem aviso prévio, aos organismos de avaliação da conformidade notificados para verificar domínios específicos das suas atividades e funcionamento, em especial, examinar documentos, certificados e registos relativos às suas funções referidas no artigo 27.º da Diretiva [...] [Diretiva da interoperabilidade]. As inspeções podem realizar-se de forma *ad hoc* ou em conformidade com um plano estabelecido pela Agência. A duração das inspeções não deve ser superior a dois dias. Os organismos de avaliação da conformidade devem facilitar o trabalho do pessoal da Agência. A Agência deve apresentar à Comissão um relatório sobre cada inspeção.

Artigo 31.º

Acompanhamento dos progressos da interoperabilidade e da segurança

1. A Agência, em conjunto com a rede de organismos de inquérito nacionais, deve compilar dados pertinentes sobre acidentes e incidentes e monitorizar o contributo daqueles organismos para a segurança do sistema ferroviário no seu conjunto.
2. A Agência deve monitorizar a situação global da segurança no sistema ferroviário. A Agência pode, nomeadamente, solicitar a assistência das redes referidas no artigo 34.º, nela se incluindo a recolha de dados. A Agência deve basear-se nos dados coligidos por Eurostat e cooperar com este organismo para evitar qualquer duplicação dos trabalhos e garantir a coerência metodológica dos indicadores comuns de segurança com os indicadores utilizados noutros modos de transporte.
3. A pedido da Comissão, a Agência deve formular recomendações sobre a forma de melhorar a interoperabilidade dos sistemas ferroviários, em especial facilitando a coordenação entre as empresas ferroviárias e os gestores de infraestrutura ou entre estes últimos.
4. A Agência deve monitorizar os progressos em matéria de interoperabilidade e segurança dos sistemas ferroviários. De dois em dois anos deve apresentar à Comissão e publicar um relatório sobre os progressos registados em matéria de interoperabilidade e segurança no espaço ferroviário europeu único.
5. A Agência deve, a pedido da Comissão, apresentar relatórios sobre a situação da aplicação e execução da legislação da União no domínio da segurança e interoperabilidade num determinado Estado-Membro.

CAPÍTULO 8

OUTRAS ATRIBUIÇÕES

Artigo 32.º

Pessoal ferroviário

1. A Agência deve desempenhar as funções pertinentes em relação ao pessoal ferroviário estabelecidas nos artigos 4.º, 20.º, 22.º, 23.º, 25.º, 28.º, 33.º, 34.º, 35.º e 37.º da Diretiva 2007/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹².
2. A Comissão pode pedir à Agência que desempenhe outras funções em relação ao referido pessoal, em conformidade com a Diretiva 2007/59/CE.
3. A Agência deve consultar as autoridades competentes em questões de pessoal ferroviário no que respeita às funções referidas nos n.ºs 1 e 2. A Agência pode promover a cooperação entre as referidas autoridades, por exemplo organizando reuniões oportunas com os seus representantes.

¹² JO L 315 de 3.12.2007, p. 51.

Registos e sua acessibilidade

1. A Agência deve criar e manter os registos europeus referidos nos artigos 43.º, 44.º e 45.º da Diretiva ... [Diretiva da interoperabilidade]. A Agência deve atuar como autoridade do sistema para todos os registos e bases de dados referidos nas diretivas da segurança, da interoperabilidade e dos maquinistas. Trata-se, nomeadamente, do seguinte:
 - (a) elaboração e atualização das especificações dos registos;
 - (b) coordenação da evolução dos registos nos Estados-Membros;
 - (c) formulação de orientações sobre os registos destinados às partes interessadas pertinentes;
 - (d) formulação de recomendações à Comissão sobre melhoramentos das especificações dos registos existentes e sobre a eventual necessidade de criar outros novos.

2. A Agência deve disponibilizar ao público os seguintes documentos e registos previstos na Diretiva... [Diretiva da interoperabilidade] e na Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária]:
 - (a) as declarações CE de verificação dos subsistemas;
 - (b) as declarações CE de conformidade dos componentes de interoperabilidade e as declarações CE de aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade;
 - (c) as licenças emitidas em conformidade com a Diretiva ... [Diretiva que estabelece um espaço ferroviário europeu único (reformulação)];
 - (d) os certificados de segurança emitidos em conformidade com o artigo 10.º da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária];
 - (e) os relatórios de inquérito enviados à Agência em conformidade com o artigo 24.º da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária];
 - (f) as normas nacionais notificadas à Comissão em conformidade com o artigo 8.º da Diretiva ... [Diretiva da segurança ferroviária] e o artigo 14.º da Diretiva ..., [Diretiva da interoperabilidade];
 - (g) os registos de veículos, por exemplo através de ligações aos registos nacionais pertinentes;
 - (h) os registos de infraestrutura, por exemplo através de ligações aos registos nacionais pertinentes;
 - (i) o registo europeu dos tipos de veículos autorizados;
 - (j) o registo dos pedidos de modificação e das modificações planeadas das especificações do ERTMS;
 - (k) o registo dos pedidos de modificação e das modificações das especificações da ETI Aplicações Telemáticas para os serviços de passageiros (TAP) e da ETI Aplicações Telemáticas para os serviços de mercadorias (TAF);
 - (l) o registo das marcas dos detentores de veículos mantido pela Agência em conformidade com as ETI Exploração e Gestão do Tráfego.

- (m) os relatórios de avaliação em conformidade com o artigo 28.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1371/2007.
3. As modalidades de transmissão dos documentos referidos no n.º 2 devem ser analisadas e adotadas de comum acordo pelos Estados-Membros e a Comissão, com base num projeto elaborado pela Agência.
 4. Ao transmitirem os documentos referidos no n.º 2, os organismos em causa poderão indicar aqueles que, por razões de segurança, não devem ser revelados ao público.
 5. As autoridades nacionais responsáveis pela emissão das licenças e dos certificados referidos no n.º 2, alíneas c) e d), devem notificar à Agência, no prazo de um mês, cada decisão individual de atribuição, renovação, alteração ou revogação das licenças e dos certificados em questão.
 6. A Agência pode incorporar na base de dados pública qualquer documento público ou ligação pertinentes para os objetivos do presente regulamento, tendo em conta a legislação da União aplicável relativamente à proteção de dados.

Artigo 34.º

Redes de autoridades nacionais de segurança, organismos de inquérito e organismos representativos

1. A Agência deve estabelecer uma rede das autoridades nacionais de segurança e uma rede dos organismos de inquérito a que se refere o artigo 21.º da Diretiva .../... [Diretiva da segurança ferroviária]. A Agência deve facultar-lhes uma secretaria. As funções das redes devem ser, em particular:
 - (a) o intercâmbio de informações relativas à segurança e interoperabilidade ferroviárias;
 - (b) a promoção de boas práticas;
 - (c) o fornecimento à Agência de dados relativos à segurança ferroviária e, especialmente, de dados relativos aos indicadores comuns de segurança.

A Agência deve facilitar a cooperação entre estas redes e, em especial, pode decidir realizar reuniões conjuntas de ambas as redes.
2. A Agência estabelecerá uma rede de organismos representativos do setor ferroviário que atuam à escala da União. A lista desses organismos deve ser determinada num ato de execução adotado pela Comissão, nos termos do procedimento consultivo referido no artigo 75.º. A Agência deve facultar uma secretaria a esta rede. As funções das redes devem ser, nomeadamente:
 - (a) o intercâmbio de informações relativas à segurança e interoperabilidade ferroviárias;
 - (b) a promoção de boas práticas;
 - (c) o fornecimento de dados à Agência relativos à interoperabilidade e segurança ferroviárias.
3. As redes a que se referem os n.ºs 1 e 2 podem emitir pareceres não vinculativos sobre os projetos de recomendações referidos no artigo 9.º, n.º 2.
4. A Agência pode criar outras redes com organismos ou autoridades encarregadas de uma parte do sistema ferroviário.

5. A Comissão pode participar nas reuniões das redes referidas no presente artigo.

Artigo 35.º

Comunicação e difusão

A Agência deve comunicar e difundir junto das partes interessadas o quadro legislativo ferroviário europeu e as suas normas e orientações, em conformidade com os planos de comunicação e difusão correspondentes adotados pelo Conselho de Administração. Esses planos, baseados numa análise das necessidades, devem ser regularmente atualizados pelo Conselho de Administração.

Artigo 36.º

Investigação e promoção da inovação

1. A pedido da Comissão, a Agência deve prestar o seu apoio às atividades de investigação do âmbito ferroviário à escala da União, por exemplo, assistindo os serviços relevantes da Comissão e os organismos representativos. Esse apoio deve ser prestado sem prejuízo de outras atividades de investigação à escala da União.
2. A Comissão pode confiar à Agência a tarefa de promover inovações destinadas a melhorar a interoperabilidade e a segurança ferroviárias, nomeadamente no que respeita à utilização das novas tecnologias da informação e dos sistemas de localização e seguimento.

Artigo 37.º

Assistência à Comissão

1. A Agência deve assistir a Comissão, a pedido desta, na aplicação da legislação da União destinada a reforçar o nível de interoperabilidade dos sistemas ferroviários e a desenvolver uma visão comum da segurança do sistema ferroviário europeu.
2. Este apoio pode incluir:
 - (a) a prestação de aconselhamento técnico em questões que requeiram conhecimentos específicos;
 - (b) a recolha de informações através das redes referidas no artigo 34.º.

Artigo 38.º

Assistência na avaliação de projetos ferroviários

Sem prejuízo das derrogações previstas no artigo 9.º da Diretiva [...] [Diretiva da interoperabilidade ferroviária], a Agência deve, a pedido da Comissão, examinar, na perspetiva da interoperabilidade e da segurança, todos os projetos de conceção, construção, renovação ou modernização do subsistema para os quais tenham pedidas subvenções da União.

A Agência deve emitir parecer sobre a conformidade do projeto com a legislação relativa à interoperabilidade e segurança ferroviárias num prazo a acordar com a Comissão em função da importância do projeto e dos recursos disponíveis, não podendo ser superior a dois meses.

Artigo 39.º

Assistência aos Estados-Membros, aos países candidatos e às partes interessadas

1. Por iniciativa própria ou a pedido da Comissão, dos Estados-Membros, dos países candidatos ou das redes referidas no artigo 34.º, a Agência deve participar em atividades de formação e de outro tipo relativas à aplicação e exposição da legislação sobre interoperabilidade e segurança ferroviárias e de outros elementos produzidos pela Agência, tais como registos, guias de aplicação ou recomendações.
2. O Conselho de Administração deve tomar decisões quanto à natureza e o âmbito das atividades referidas no n.º 1 e incluí-las no programa de trabalho.

Artigo 40.º

Relações internacionais

1. Na medida em que seja necessário para a consecução dos objetivos fixados no presente regulamento e sem prejuízo das competências respetivas dos Estados-Membros e das instituições da União, nelas se incluindo o Serviço Europeu para a Ação Externa, a Agência pode desenvolver contactos e celebrar acordos de carácter administrativo com autoridades de supervisão, organizações internacionais e administrações de países terceiros competentes nos domínios abrangidos pelas atividades da Agência, a fim de se manter a par da evolução científica e técnica e assegurar a promoção da legislação e das normas da União Europeia no domínio ferroviário
2. Esses acordos não devem criar obrigações jurídicas para a União e os seus Estados-Membros, nem obstar a que os Estados-Membros e as suas autoridades competentes celebrem acordos bilaterais ou multilaterais com essas autoridades de supervisão, organizações internacionais e administrações de países terceiros. Estes acordos e atividades de cooperação devem ser objeto de discussão prévia com a Comissão e de comunicação regular à mesma.
3. O Conselho de Administração deve adotar uma estratégia para as relações com países terceiros ou organizações internacionais em matérias em que a Agência é competente. Esta estratégia deve incluir-se nos programas de trabalho anuais e plurianuais da Agência, com especificação dos recursos associados.

Artigo 41.º

Coordenação relativa às peças sobressalentes

A Agência deve contribuir para a identificação de peças sobressalentes ferroviárias que possam ser normalizadas. Para o efeito, a Agência poderá instituir um grupo de trabalho que coordene as atividades das partes interessadas e poderá estabelecer contactos com os organismos europeus de normalização. A Agência deve apresentar à Comissão recomendações adequadas.

CAPÍTULO 9

ORGANIZAÇÃO DA AGÊNCIA

Artigo 42.º

Estrutura administrativa e de gestão

A estrutura administrativa e de gestão da Agência é composta por:

- (a) um Conselho de Administração, com as funções estabelecidas no artigo 47.º;
- (b) um Comité Executivo, que exercerá as funções estabelecidas no artigo 49.º;
- (c) um diretor executivo, com as responsabilidades estabelecidas no artigo 50.º;
- (d) uma Câmara de Recurso, que exercerá as competências definidas nos artigos 54.º a 56.º.

Artigo 43.º

Composição do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração é composto por um representante de cada Estado-Membro e quatro representantes da Comissão, todos com direito de voto.

O Conselho de Administração deve também incluir seis representantes, sem direito a voto, que representem a nível europeu os seguintes grupos:

- (a) as empresas ferroviárias;
- (b) os gestores de infraestrutura;
- (c) a indústria ferroviária;
- (d) os sindicatos;
- (e) os passageiros;
- (f) os clientes dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias.

Para cada um destes grupos, a Comissão deve nomear um representante e um suplente, com base numa lista de quatro nomes apresentada pelas organizações europeias respetivas.

2. Os membros do Conselho de Administração e os seus suplentes devem ser designados com base nos seus conhecimentos das atividades fundamentais da Agência, tendo-se em conta as suas competências administrativas, orçamentais e de gestão. Todas as partes devem envidar esforços para limitar a rotatividade dos seus representantes no Conselho de Administração, a fim de garantir a continuidade do trabalho do mesmo. Todas as partes devem procurar garantir uma representação equilibrada de homens e mulheres no Conselho de Administração.
3. Os Estados-Membros e a Comissão devem nomear os seus representantes no Conselho de Administração, bem como um suplente que representará o membro em caso de ausência.
4. A duração do mandato dos membros é de quatro anos, podendo ser renovado.

5. Se for caso disso, deve estabelecer-se, nas disposições referidas no artigo 68.º, a participação de representantes de países terceiros, e as condições dessa participação.

Artigo 44.º

Presidente do Conselho de Administração

1. O Conselho de Administração deve eleger, por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto, um presidente de entre os representantes dos Estados-Membros e um vice-presidente de entre os seus membros.
O vice-presidente deve substituir o presidente em caso de impedimento deste último.
2. A duração do mandato do presidente e do vice-presidente é de quatro anos, podendo ser renovado. Se, no entanto, os respetivos mandatos de membros do Conselho de Administração terminarem durante o seu mandato, este último caduca automaticamente na mesma data.

Artigo 45.º

Reuniões

1. O Conselho de Administração deve reunir-se por convocação do seu presidente. O diretor executivo da Agência deve participar nas reuniões.
2. O Conselho de Administração deve reunir-se pelo menos duas vezes por ano. Deve também reunir-se por iniciativa do seu presidente, a pedido da Comissão, a pedido da maioria dos seus membros ou de um terço dos representantes dos Estados-Membros no Conselho de Administração.

Artigo 46.º

Votação

Salvo indicação em contrário no presente regulamento, o Conselho de Administração deve deliberar por maioria absoluta dos seus membros com direito de voto. Cada membro com direito de voto deve dispor de um voto.

Artigo 47.º

Funções do Conselho de Administração

1. A fim de garantir que a Agência desempenha as funções que lhe foram atribuídas, o Conselho de Administração deve:
 - (a) aprovar o relatório anual das atividades da Agência relativo ao ano anterior, enviá-lo, até 1 de julho, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e ao Tribunal de Contas e torná-lo público;
 - (b) adotar anualmente, por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto, após ter recebido o parecer da Comissão e em conformidade com o artigo 48.º, o programa anual de trabalho da Agência para o ano seguinte, bem como um programa de trabalho estratégico plurianual;
 - (c) adotar, por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto, o orçamento anual da Agência e exercer outras funções em relação ao orçamento da Agência, em conformidade com o disposto no capítulo 10;

- (d) estabelecer procedimentos para a tomada de decisões pelo diretor executivo;
- (e) adotar uma política em matéria de visitas em aplicação do artigo 10.º;
- (f) estabelecer o seu regulamento interno;
- (g) adotar e atualizar os planos de comunicação e difusão a que se refere o artigo 35.º;
- (h) adotar procedimentos para executar as auditorias referidas nos artigos 29.º e 30.º;
- (i) em conformidade com o n.º 2, exercer, em relação ao pessoal da Agência, as competências de nomeação conferidas pelo Estatuto à autoridade investida do poder de nomeação e pelo Regime aplicável aos outros agentes à autoridade habilitada para celebrar contratos de recrutamento («as autoridades investidas do poder de nomeação»);
- (j) adotar normas de execução adequadas do Estatuto e do Regime aplicável aos outros agentes, de acordo com o processo previsto no artigo 110.º do Estatuto;
- (k) designar o diretor executivo; poderá prorrogar o seu mandato ou destituí-lo, por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto, em conformidade com o artigo 62.º;
- (l) adotar uma estratégia de luta antifraude, proporcional aos riscos de fraude, tendo em conta a análise custos-benefícios das medidas que devem ser aplicadas;
- (m) garantir o acompanhamento adequado das conclusões e recomendações emanadas dos inquéritos do Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF), bem como a realização dos diversos relatórios de auditoria e avaliações, tanto internos como externos;
- (n) adotar normas para a prevenção e gestão de conflitos de interesse entre os membros do Conselho de Administração e da Câmara de Recurso.

2. O Conselho de Administração deve aprovar, em conformidade com o processo previsto no artigo 110.º do Estatuto, uma decisão baseada no artigo 2.º, n.º 1, do Estatuto e no artigo 6.º do Regime aplicável aos outros agentes em que delegue ao diretor executivo os poderes de entidade investida do poder de nomeação e em que defina as condições em que essa delegação de poderes pode ser suspensa. O diretor executivo está autorizado a subdelegar os referidos poderes.

Em aplicação do parágrafo anterior, em circunstâncias excepcionais, o Conselho de Administração pode, mediante a adoção de uma decisão, suspender temporariamente a delegação de poderes de autoridade investida do poder de nomeação ao diretor executivo e os poderes subdelegados por este último e exercê-los ele mesmo, ou delegar a sua prestação a um dos seus membros, ou a um membro do pessoal distinto do diretor executivo.

Artigo 48.º

Programas de trabalho anuais e plurianuais

1. O Conselho de Administração da Agência deve adotar o programa de trabalho, o mais tardar até 30 de novembro de cada ano, e tendo em conta o parecer da

Comissão; deve enviá-lo aos Estados-Membros, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e às redes referidas no artigo 34.º.

2. Esse programa de trabalho será adotado sem prejuízo do processo orçamental anual da União. Se, no prazo de 15 dias a contar da data de aprovação do programa de trabalho, a Comissão manifestar o seu desacordo com o programa, o Conselho de Administração deve voltar a analisá-lo e deve aprová-lo, alterado, se for caso disso, no prazo de dois meses, em segunda leitura, por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto, nestes se incluindo os representantes da Comissão, ou por unanimidade dos representantes dos Estados-Membros.
3. O programa de trabalho da Agência deve definir, para cada atividade, os objetivos prosseguidos. Em geral, cada atividade e projeto deve estar claramente associado aos recursos necessários para a sua realização, em conformidade com os princípios da orçamentação e gestão por atividades e com a avaliação de impacto prévia referida no artigo 7.º, n.º 2.
4. O Conselho de Administração deve, se necessário, alterar o programa de trabalho adotado, caso seja atribuída uma função nova à Agência. Essa inclusão de uma função nova deve dar lugar a uma análise das incidências no plano dos recursos humanos e orçamentais e pode resultar numa decisão de adiar outras atividades.
5. O Conselho de Administração deve também, o mais tardar até 30 de novembro de cada ano, aprovar e atualizar um programa de trabalho estratégico plurianual. O parecer da Comissão deve ser tido em conta. O projeto do programa deve ser objeto de consultas com o Parlamento Europeu e as redes referidas no artigo 34.º. Uma vez adotado, o programa de trabalho plurianual deve ser transmitido aos Estados-Membros, ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e às redes referidas no artigo 34.º.

Artigo 49.º

Comité Executivo

1. O Conselho de Administração deve ser assistido por um Comité Executivo.
2. O Comité Executivo deve elaborar as decisões a adotar pelo Conselho de Administração. Se necessário, em casos de urgência, deve tomar determinadas decisões provisórias em nome do Conselho de Administração, em especial, em questões administrativas e orçamentais.

Em conjunto com o Conselho de Administração, deve assegurar o acompanhamento adequado das conclusões e recomendações decorrentes dos inquéritos do OLAF e a realização dos diversos relatórios de auditoria e avaliações, tanto internos como externos.

Sem prejuízo das responsabilidades do diretor executivo, tal como previsto no artigo 30.º, deve assisti-lo e aconselhá-lo na aplicação das decisões do Conselho de Administração, a fim de reforçar a supervisão da gestão administrativa e orçamental.

3. O Comité Executivo deve ser composto pelo presidente do Conselho de Administração, um representante da Comissão e [quatro] outros membros do Conselho de Administração. O Conselho de Administração deve designar os membros do Comité Executivo e o seu presidente.

4. A duração do mandato dos membros do Comité Executivo deve ser idêntica à dos membros do Conselho de Administração.
5. O Comité Executivo deve reunir-se pelo menos uma vez de três em três meses. O presidente do Comité Executivo deve convocar reuniões suplementares a pedido dos seus membros.
6. O Conselho de Administração deve adotar o regulamento interno do Comité Executivo.

Artigo 50.º

Funções do diretor executivo

1. A direção da Agência deve ser assegurada pelo seu diretor executivo, que deve ser completamente independente no desempenho das suas funções. O diretor executivo deve prestar contas das suas atividades ao Conselho de Administração.
2. Sem prejuízo das competências da Comissão, do Conselho de Administração ou do Comité Executivo, o diretor executivo não deve solicitar nem receber instruções de qualquer governo ou de qualquer outro organismo.
3. O diretor executivo deve apresentar um relatório ao Parlamento Europeu sobre o desempenho das suas funções, quando tal seja solicitado. O Conselho pode solicitar ao diretor executivo que apresente um relatório sobre o desempenho das suas funções.
4. O diretor executivo é o representante legal da Agência. Deve adotar decisões, recomendações, pareceres e outros atos oficiais da Agência.
5. O diretor executivo deve ser responsável pela gestão administrativa da Agência e pelo desempenho das funções que lhe são confiadas por força do presente regulamento. Cabe-lhe, nomeadamente:
 - (a) assegurar a gestão corrente da Agência;
 - (b) aplicar as decisões adotadas pelo Conselho de Administração;
 - (c) elaborar o programa de trabalho anual e o programa de trabalho estratégico plurianual e apresentá-los ao Conselho de Administração, após consulta da Comissão;
 - (d) executar o programa de trabalho anual e o programa de trabalho estratégico plurianual e, na medida do possível, satisfazer os pedidos de assistência da Comissão relativamente às funções da Agência, em conformidade com o presente regulamento;
 - (e) apresentar relatórios ao Conselho de Administração sobre a execução do programa de trabalho estratégico plurianual;
 - (f) tomar as medidas necessárias, nomeadamente a adoção de instruções administrativas internas e a publicação de circulares, para garantir que o funcionamento da Agência decorre em conformidade com o presente regulamento;
 - (g) estabelecer um sistema eficaz de acompanhamento, para poder comparar os resultados da Agência com os seus objetivos operacionais e instituir um sistema de avaliação periódica que corresponda às normas profissionais reconhecidas.

- (h) elaborar anualmente um projeto de relatório geral com base nos sistemas de acompanhamento e avaliação referidos na alínea g) e apresentar o mesmo ao Conselho de Administração;
- (i) elaborar o projeto de mapa previsional das receitas e despesas da Agência, em conformidade com o artigo 58.º e executar o orçamento, em conformidade com o artigo 59.º;
- (j) elaborar o relatório anual das atividades da Agência e apresentá-lo ao Conselho de Administração para avaliação;
- (k) elaborar um plano de ação no seguimento das conclusões das avaliações retrospectivas e apresentar um relatório sobre os progressos realizados à Comissão, com carácter bienal;
- (l) proteger os interesses financeiros da União mediante a aplicação de medidas preventivas contra a fraude, a corrupção e quaisquer outras atividades ilegais, mediante controlos efetivos e, se forem detetadas irregularidades, mediante a recuperação dos montantes indevidamente pagos e, se for caso disso, mediante a imposição efetiva, proporcionada e dissuasiva de sanções administrativas e financeiras;
- (m) preparar uma estratégia antifraude da Agência e apresentar a mesma ao Conselho de Administração, para aprovação;
- (n) elaborar o projeto de regulamento financeiro da Agência para adoção pelo Conselho de Administração, ao abrigo do artigo 60.º, bem como as suas normas de execução.

Artigo 51.º

Criação e composição das Câmaras de Recurso

1. A Agência deve instituir uma ou mais Câmaras de Recurso.
2. Uma Câmara de Recurso será composta por um presidente e dois outros membros. Deve dispor de suplentes que os representam na sua ausência.
3. O Conselho de Administração deve nomear o presidente, os outros membros e os respetivos suplentes a partir de uma lista de candidatos qualificados estabelecida pela Comissão.
4. No caso de a Câmara de Recurso considerar que a natureza do recurso assim o exige, pode solicitar ao Conselho de Administração que nomeie dois membros adicionais e os seus suplentes a partir da lista referida no n.º 3.
5. Por proposta da Agência, a Comissão deve estabelecer o regulamento interno da Câmara de Recurso, após consulta do Conselho de Administração e em conformidade com o processo consultivo referido no artigo 75.º.

Artigo 52.º

Membros da Câmara de Recurso

1. O mandato dos membros e suplentes de uma Câmara de Recurso deve ser de quatro anos, podendo ser renovado.

2. Os membros de uma Câmara de Recurso devem ser independentes e não podem exercer outras funções dentro da Agência. Nas suas decisões, não devem estar vinculados a quaisquer instruções.
3. Os membros de uma Câmara de Recurso não podem ser destituídos das suas funções, nem retirados da lista de candidatos qualificados, durante o respetivo mandato, salvo por motivos graves e se a Comissão, após parecer do Conselho de Administração, tomar uma decisão nesse sentido.

Artigo 53.º

Exclusão e recusa

1. Os membros das Câmaras de Recurso não podem participar em processos de recurso se tiverem qualquer interesse pessoal na questão, se tiverem participado anteriormente nos processos como representantes de uma das partes, ou se tiverem participado na decisão que é objeto de recurso.
2. Os membros das Câmaras de Recurso que considerem que não devem participar em nenhum processo de recurso, por alguma das razões expostas no n.º 1, ou por qualquer outro motivo, devem informar desse facto a Câmara de Recurso, que tomará uma decisão quanto à sua exclusão.

Artigo 54.º

Decisões passíveis de recurso

1. Pode apresentar-se recurso junto da Câmara de Recurso contra decisões tomadas pela Agência em conformidade com os artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º.
2. Os recursos interpostos em conformidade com o n.º 1 não devem ter efeito suspensivo. A Agência pode, contudo, suspender a aplicação da decisão que é objeto de recurso, se considerar que as circunstâncias o permitem.

Artigo 55.º

Pessoas habilitadas para interpor recurso, prazos e forma

1. Qualquer pessoa singular ou coletiva pode interpor recurso de uma decisão de que seja destinatária, adotada pela Agência em conformidade com os artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º.
2. O recurso, juntamente com a respetiva fundamentação, deve ser interposto por escrito na Agência, no prazo de dois meses a contar da notificação da decisão da medida à pessoa em causa ou, se a pessoa não tiver sido notificada da medida, no prazo de dois meses a contar do dia em que a pessoa tenha dela tomado conhecimento.

Artigo 56.º

Exame do recurso e decisões a esse respeito

1. A Câmara de Recurso deve examinar o recurso com diligência. Deve convidar as partes no processo de recurso, tantas vezes quantas forem necessárias, a apresentar, em prazo determinado, as suas observações sobre as notificações que lhes tiver

enviado ou sobre comunicações das outras partes no processo de recurso. As partes no processo de recurso podem prestar declarações oralmente.

2. A Câmara de Recurso pode exercer os poderes adequados, no âmbito das atribuições da Agência, ou remeter o processo para o órgão competente da Agência. Este último deve ficar vinculado à decisão da Câmara de Recurso.

Artigo 57.º

Recurso para o Tribunal de Justiça

1. As ações de recurso para anulação das decisões da Agência tomadas ao abrigo dos artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º podem ser interpostas perante o Tribunal de Justiça da União Europeia apenas quando se tenham esgotado as vias de recurso interno da Agência.
2. A Agência deve tomar as medidas necessárias para dar cumprimento ao acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia.

CAPÍTULO 10

DISPOSIÇÕES FINANCEIRAS

Artigo 58.º

Orçamento

1. Todas as receitas e despesas da Agência devem constar das previsões relativas a cada exercício orçamental, que coincidirá com o ano civil, e devem ser inscritas no orçamento da Agência. As receitas e despesas inscritas no orçamento devem ser equilibradas.
2. As receitas da Agência provêm:
 - (a) de uma contribuição da União,
 - (b) de uma eventual contribuição dos países terceiros que participem nos trabalhos da Agência, como previsto no artigo 68.º,
 - (c) das taxas pagas por requerentes e titulares de certificados e autorizações emitidos pela Agência em conformidade com os artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º;
 - (d) das taxas aplicáveis a publicações, ações de formação e quaisquer outros serviços prestados pela Agência;
 - (e) de qualquer contribuição financeira voluntária dos Estados-Membros, de países terceiros ou de outras entidades, desde que essa contribuição não comprometa a independência e imparcialidade da Agência.
3. As despesas da Agência devem incluir os encargos de pessoal, administrativos, de infraestruturas e de funcionamento.
4. As receitas e despesas devem ser equilibradas.
5. Com base num projeto do diretor executivo, redigido em conformidade com o princípio da orçamentação por atividades, o Conselho de Administração deve elaborar anualmente o mapa previsional de receitas e despesas da Agência para o

exercício seguinte. Até 31 de janeiro, o Conselho de Administração deve apresentar à Comissão o referido mapa previsional, que incluirá um projeto do quadro de pessoal.

6. A Comissão deve transmitir o mapa previsional de receitas e despesas ao Parlamento Europeu e ao Conselho (a seguir, «autoridade orçamental»), juntamente com o anteprojeto de orçamento geral da União.
7. Com base no mapa previsional de receitas e despesas, a Comissão deve proceder à inscrição no anteprojeto de orçamento geral da União das previsões que considere necessárias no que respeita ao quadro de pessoal e ao montante da subvenção a cargo do orçamento geral, que deve submeter à apreciação da autoridade orçamental nos termos do disposto no artigo 314.º do TFUE, juntamente com uma descrição e justificação de qualquer diferença entre o mapa previsional da Agência e a subvenção a cargo do orçamento geral.
8. A autoridade orçamental deve autorizar as dotações a título da subvenção destinada à Agência. A autoridade orçamental deve aprovar o quadro de pessoal da Agência.
9. O orçamento deve ser aprovado pelo Conselho de Administração, por maioria de dois terços dos seus membros com direito de voto. O orçamento da Agência será definitivo após a aprovação do orçamento geral da União. O orçamento da Agência deve ser adaptado em conformidade, se for caso disso.
10. O Conselho de Administração deve notificar, com a maior brevidade, a autoridade orçamental da sua intenção de realizar qualquer projeto suscetível de ter incidências financeiras significativas sobre o financiamento do orçamento, nomeadamente projetos de natureza imobiliária, tais como o arrendamento ou a aquisição de imóveis. Do facto deve informar a Comissão. Sempre que um ramo da autoridade orçamental anunciar a intenção de emitir um parecer sobre o projeto, deve transmiti-lo ao Conselho de Administração no prazo de seis semanas a contar da notificação do projeto.

Artigo 59.º

Execução e controlo orçamentais

1. O diretor executivo deve dar execução ao orçamento da Agência.
2. Até ao dia 1 de março seguinte ao exercício encerrado, o contabilista da Agência deve comunicar ao contabilista da Comissão as contas provisórias, acompanhadas do relatório sobre a gestão orçamental e financeira do exercício. O contabilista da Comissão deve consolidar as contas provisórias das instituições e dos organismos descentralizados, em conformidade com o artigo 147.º do Regulamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 (Regulamento Financeiro geral).
3. Até ao dia 31 de março seguinte ao exercício encerrado, o contabilista da Comissão deve transmitir ao Tribunal de Contas as contas provisórias da Agência, acompanhadas do relatório sobre a gestão orçamental e financeira do exercício. O relatório sobre a gestão orçamental e financeira do exercício deve ser igualmente enviado ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

O Tribunal de Contas deve examinar essas contas em conformidade com o artigo 287.º do Tratado. Deve publicar anualmente um relatório sobre as atividades da Agência.

4. Após receção das observações formuladas pelo Tribunal de Contas relativamente às contas provisórias da Agência, nos termos do disposto no artigo 148.º do Regulamento Financeiro geral, o diretor executivo deve elaborar as contas definitivas da Agência, sob sua própria responsabilidade, e transmiti-las, para parecer, ao Conselho de Administração.
5. O Conselho de Administração deve emitir um parecer sobre as contas definitivas da Agência.
6. O diretor executivo deve transmitir ao Parlamento Europeu, ao Conselho, à Comissão e ao Tribunal de Contas as contas definitivas acompanhadas do parecer do Conselho de Administração até ao dia 1 de julho seguinte ao exercício encerrado.
7. As contas definitivas devem ser publicadas.
8. Até ao dia 30 de setembro seguinte ao exercício orçamental encerrado, o diretor executivo deve enviar ao Tribunal de Contas uma resposta às observações deste último. Deve enviar essa resposta também ao Conselho de Administração.
9. O diretor executivo deve submeter à apreciação do Parlamento Europeu, a pedido deste último, como previsto no artigo 165.º, n.º 3, do Regulamento Financeiro geral, qualquer informação necessária ao bom desenrolar do processo de quitação relativo ao exercício em causa.
10. Por recomendação do Conselho deliberando por maioria qualificada, o Parlamento Europeu deve, antes de 30 de abril do ano N+2, dar ao diretor executivo quitação pela execução do orçamento do exercício N.

Artigo 60.º

Regulamento financeiro

Após consulta à Comissão, o Conselho de Administração deve aprovar a regulamentação financeira aplicável à Agência. Esta regulamentação só poderá divergir do disposto no Regulamento (CE, Euratom) n.º 2343/2002¹³ se as exigências específicas do funcionamento da Agência assim o impuserem e desde que a Comissão dê o seu acordo prévio.

CAPÍTULO 11

PESSOAL

Artigo 61.º

Disposições gerais

1. São aplicáveis ao pessoal da Agência o Estatuto dos Funcionários da União Europeia, o Regime Aplicável aos Outros Agentes da União Europeia e as normas de execução dessas disposições aprovadas de comum acordo pelas Instituições da União Europeia.
2. No interesse do serviço, a Agência deve recrutar:

¹³ Regulamento (CE, Euratom) n.º 2343/2002 da Comissão, de 23 de Dezembro de 2002, que institui o Regulamento Financeiro-Quadro dos organismos referidos no artigo 185.º do Regulamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 do Conselho que institui o Regulamento Financeiro aplicável ao orçamento geral das Comunidades Europeias (JO L 357 de 31.12.2002, p. 72).

- (a) pessoal elegível para um contrato de duração indeterminada, e
- (b) pessoal que não é elegível para um contrato de duração indeterminada.

As normas de execução adequadas do presente número devem ser adotadas de acordo com o processo previsto no artigo 110.º do Estatuto.

- 3. A Agência deve tomar medidas administrativas adequadas para organizar os seus serviços, de modo a evitar qualquer conflito de interesses.

Artigo 62.º

Diretor executivo

- 1. O diretor executivo deve ser contratado como agente temporário da Agência, nos termos do artigo 2.º, alínea a), do Regime Aplicável aos Outros Agentes.
- 2. O diretor executivo deve ser nomeado pelo Conselho de Administração a partir de uma lista de candidatos proposta pela Comissão, na sequência de um processo de seleção aberto e transparente.

Para a celebração do contrato do diretor executivo, a Agência deve ser representada pelo presidente do Conselho de Administração.

Antes de ser nomeado, o candidato selecionado pelo Conselho de Administração pode ser convidado a proferir uma declaração perante a comissão competente do Parlamento Europeu e a responder às perguntas formuladas pelos seus membros.

- 3. O mandato do diretor executivo deve ter uma duração de cinco anos. No final desse período, a Comissão deve proceder a uma avaliação que tenha em conta a avaliação do desempenho do diretor executivo e as futuras funções e desafios da Agência.
- 4. O Conselho de Administração, deliberando por proposta da Comissão, que terá em conta a avaliação referida no n.º 3, pode prorrogar uma vez o mandato do diretor executivo, por um período não superior a cinco anos.
- 5. O Conselho de Administração deve informar o Parlamento Europeu da sua intenção de prorrogar o mandato do diretor executivo. No mês que precede essa prorrogação, o diretor executivo pode ser convidado a fazer uma declaração perante a comissão competente do Parlamento Europeu e a responder às perguntas formuladas pelos seus membros.
- 6. Um diretor executivo cujo mandato tenha sido prorrogado não pode, no termo do período global, participar noutra processo de seleção para o mesmo posto.
- 7. O diretor executivo pode ser destituído por decisão do Conselho de Administração, deliberando por proposta da Comissão.

Artigo 63.º

Peritos nacionais destacados e outros agentes

A Agência pode recorrer também aos serviços de peritos nacionais destacados ou a outros agentes não empregados pela Agência, em conformidade com o Estatuto e o Regime Aplicável aos Outros Agentes.

O Conselho de Administração deve adotar uma decisão que estabeleça normas aplicáveis ao destacamento de peritos nacionais na Agência.

CAPÍTULO 12

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 64.º

Privilégios e imunidades

É aplicável à Agência e ao seu pessoal o Protocolo relativo aos Privilégios e Imunidades da União Europeia.

Artigo 65.º

Acordo de sede e condições de funcionamento

1. As disposições necessárias relativas às instalações a disponibilizar à Agência no Estado-Membro de acolhimento e aos serviços que este deve pôr à sua disposição, bem como as normas específicas aplicáveis no Estado-Membro de acolhimento da Agência ao diretor executivo, aos membros do Conselho de Administração, ao pessoal da Agência e aos membros das suas famílias, devem ser estabelecidas num acordo de sede celebrado entre a Agência e o Estado-Membro de acolhimento, concluído após ter sido obtida a aprovação do Conselho de Administração, e o mais tardar em 2015.
2. O Estado-Membro de acolhimento deve assegurar as melhores condições possíveis ao bom funcionamento da Agência, nelas se incluindo a oferta de escolaridade multilingue e de vocação europeia, bem como ligações de transporte adequadas.

Artigo 66.º

Responsabilidade

1. A responsabilidade contratual da Agência é regulada pela lei aplicável ao contrato em causa.
2. O Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para se pronunciar por força de cláusula de arbitragem constante dos contratos celebrados pela Agência.
3. Em matéria de responsabilidade extracontratual, a Agência deve indemnizar, de acordo com os princípios gerais de direito comuns aos Estados-Membros, os danos causados pelos seus serviços ou pelos seus agentes no exercício das suas funções.
4. O Tribunal de Justiça da União Europeia é competente para conhecer dos litígios relativos à reparação dos danos referidos no n.º 3.

Artigo 67.º

Línguas

1. São aplicáveis à Agência as disposições do Regulamento n.º 1, de 15 de abril de 1958, que estabelece o regime linguístico da Comunidade Económica Europeia¹⁴.

¹⁴ JO 17 de 6.10.1958, p. 385.

2. Os serviços de tradução necessários ao funcionamento da Agência devem ser assegurados pelo Centro de Tradução dos Organismos da União Europeia.

Artigo 68.º

Participação de países terceiros nas atividades da Agência

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 40.º, a Agência deve estar aberta à participação de países terceiros, em especial dos países do âmbito da Política Europeia de Vizinhança, dos países do âmbito da política de alargamento e dos países da EFTA que tenham concluído acordos com a União nos termos dos quais adotaram e aplicam a legislação da União, ou as disposições nacionais equivalentes, no domínio abrangido pelo presente regulamento.
2. Em conformidade com as disposições pertinentes dos acordos referidos no n.º 1, a Agência deve estabelecer com os países terceiros disposições que especifiquem normas pormenorizadas para a participação desses países nos trabalhos da Agência e, nomeadamente, a natureza e o âmbito dessa participação. Entre essas disposições devem contar-se, nomeadamente, as relativas aos contributos financeiros e ao pessoal. Podem prever a representação sem direito de voto, no Conselho de Administração.

A Agência deve assinar essas disposições, depois de obter o acordo da Comissão e depois de consultar o Conselho de Administração.

Artigo 69.º

Cooperação com as autoridades e organismos nacionais

1. A Agência pode celebrar acordos com as autoridades nacionais competentes, em especial com as autoridades nacionais de segurança e outros organismos competentes, em relação com a aplicação dos artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º.
2. Os acordos podem incluir a contratação de algumas das funções da Agência às autoridades nacionais, tais como a verificação e elaboração de processos, a comprovação da compatibilidade técnica, a realização de visitas e a redação de estudos técnicos.
3. A Agência deve assegurar que os acordos incluem, pelo menos, uma descrição específica das tarefas e condições para as prestações concretas, os prazos aplicáveis à sua entrega e o nível e calendário dos pagamentos.
4. Os acordos descritos nos n.ºs 1, 2 e 3 não prejudicam a responsabilidade global da Agência no desempenho das suas funções, como previsto nos artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º.

Artigo 70.º

Transparência

O Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵ é aplicável aos documentos detidos pela Agência.

¹⁵ JO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

O Conselho de Administração deve adotar as medidas práticas relativas à aplicação do Regulamento (CE) n.º 1049/2001 até [...].

As decisões tomadas pela Agência ao abrigo do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1049/2001 podem ser objeto de queixa junto do Provedor de Justiça Europeu ou ser impugnadas junto do Tribunal de Justiça da União Europeia, em conformidade, respetivamente, com os artigos 228.º e 263.º do Tratado.

O tratamento de dados de carácter pessoal por parte da Agência deve estar subordinado às disposições do Regulamento (CE) n.º 45/2001.

Artigo 71.º

Normas de segurança para a proteção de informações classificadas

A Agência deve aplicar os princípios de segurança constantes das normas de segurança da Comissão para a proteção das informações classificadas da União Europeia (ICUE) e as informações sensíveis não classificadas, como estabelecido no anexo da Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom, de 29 de novembro de 2001, que altera o seu Regulamento Interno. Isso inclui, nomeadamente, as disposições relativas ao intercâmbio, tratamento e armazenamento dessas informações.

Artigo 72.º

Luta contra a fraude

1. Para facilitar a luta contra a fraude, a corrupção e outras atividades ilícitas referidas do Regulamento (CE) n.º 1073/1999, no prazo de seis meses a contar da data da entrada em vigor do presente regulamento, a Agência deve aderir ao Acordo Interinstitucional de 25 de maio de 1999 relativo aos inquéritos internos efetuados pelo Organismo Europeu de Luta Antifraude (OLAF) e adotar as disposições adequadas aplicáveis a todo o pessoal da Agência, utilizando o modelo que figura no anexo a esse acordo.
2. O Tribunal de Contas dispõe de poderes para auditar, com base em documentos e no local, todos os beneficiários de subvenções, contratantes e subcontratantes que tenham recebido da Agência fundos da União.
3. O OLAF pode realizar inquéritos, neles se incluindo verificações e inspeções no local, em conformidade com as disposições e os processos previstos no Regulamento (CE) n.º 1073/1999 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ e no Regulamento (Euratom, CE) n.º 2185/96¹⁷, com o fim de estabelecer se houve fraude, corrupção ou qualquer outra atividade ilícita lesiva dos interesses financeiros da União no âmbito de uma subvenção ou de um contrato financiado pela Agência.
4. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1, 2 e 3, os acordos de cooperação celebrados com países terceiros e organizações internacionais, os contratos, as convenções de subvenção e as decisões de subvenção da Agência devem conter disposições que habilitem expressamente o Tribunal de Contas Europeu e o OLAF a procederem a essas auditorias e inquéritos, de acordo com as suas competências respetivas.

¹⁶ JO L 136 de 31.5.1999, p. 1.

¹⁷ JO L 292 de 15.11.1996, p. 2.

CAPÍTULO 13

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 73.º

Atos delegados correspondentes aos artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º

1. A Comissão deve estar habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 74.º relativamente a taxas e encargos em aplicação dos artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º.
2. As medidas mencionadas no n.º 1 devem especificar, nomeadamente, os casos em que se devem cobrar taxas e encargos, em conformidade com os artigos 12.º, 16.º, 17.º e 18.º, o respetivo montante e o modo de cobrança.
3. Devem ser cobrados taxas e encargos:
 - (a) pela emissão e renovação de autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via, de autorizações de colocação de veículos e tipos de veículos no mercado, bem como uma eventual indicação da compatibilidade com as redes ou linhas;
 - (b) pela emissão e renovação de certificados de segurança;
 - (c) pela prestação de serviços; essas taxas e encargos devem refletir o custo real de cada prestação;
 - (d) pela tramitação de recursos.

Todas as taxas e encargos devem ser expressos e pagos em euros.

4. O montante das taxas e encargos deve ser fixado de forma a garantir que as receitas resultantes sejam suficientes para cobrir integralmente o custo dos serviços prestados. Todas as despesas da Agência imputáveis ao pessoal que participe nas atividades referidas no n.º 3, nelas se incluindo a contribuição proporcional da entidade patronal para o regime de pensões, devem refletir-se, especialmente, no custo supracitado. Se se verificar repetidamente um desequilíbrio significativo resultante da prestação de serviços cobertos pelas taxas e encargos, a revisão do nível das taxas e encargos deve ser obrigatória.

Artigo 74.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados previsto no artigo 73.º é conferido à Comissão por um período de tempo indeterminado, a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.
3. A delegação de poderes prevista no artigo 73.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União*

Europeia ou duma data posterior, nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados ao abrigo do artigo 73.º só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de [dois meses] a contar da data em que o ato lhes foi notificado, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo pode ser prorrogado por [dois meses] por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 75.º

Comitologia

A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 21.º da Diretiva 96/48/CEE. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Sempre que se faça referência ao presente artigo, é aplicável o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

Artigo 76.º

Avaliação e revisão

1. Cinco anos após a entrada em vigor do presente regulamento e, posteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão deve proceder a uma avaliação que analise, em especial, o impacto, a eficácia e a eficiência da Agência, bem como os seus métodos de trabalho. Essa avaliação deve ter em conta, em especial, qualquer necessidade de alterar o mandato da Agência e das consequências financeiras dessa alteração.
2. A Comissão deve incluir o relatório de avaliação, juntamente com as suas conclusões, no relatório ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Conselho de Administração. Os resultados da avaliação devem ser tornados públicos.
3. Na segunda de cada duas avaliações consecutivas deve também elaborar-se uma avaliação dos resultados obtidos pela Agência no que se refere aos seus objetivos, ao seu mandato e às suas funções.

Artigo 77.º

Disposições transitórias

1. A Agência substitui e sucede à Agência Ferroviária Europeia instituída pelo Regulamento (CE) n.º 881/2004 no que se refere a todos os direitos de propriedade, acordos, obrigações legais, contratos de trabalho, compromissos financeiros e responsabilidades.
2. Em derrogação do artigo 43.º, os membros do Conselho de Administração designados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 881/2004 antes da data de entrada em vigor do presente regulamento devem permanecer em funções até ao termo do seu mandato como membros do Conselho de Administração.

Em derrogação do artigo 49.º, o diretor executivo nomeado em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 881/2004 deve permanecer em funções até ao termo do seu mandato.

3. Em derrogação do artigo 61.º, todos os contratos de trabalho vigentes na data de entrada em vigor do presente regulamento devem ser cumpridos até à data de expiração.

Artigo 78.º

Revogação

É revogado o Regulamento (CE) n.º 881/2004.

Artigo 79.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

ANEXO
FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à Agência Ferroviária Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004

1.2. Domínio(s) de intervenção abrangido(s) segundo a estrutura ABM/ABB¹⁸

06: Mobilidade e transportes
0602: Política de transportes terrestres, aéreos e marítimos
060208: Agência Ferroviária Europeia
06020801: Agência Ferroviária Europeia — Contribuição para os títulos 1 e 2
06020802: Agência Ferroviária Europeia — Contribuição para o título 3

1.3. Natureza da proposta/iniciativa

- A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação**
- A proposta/iniciativa refere-se a **uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória¹⁹**
- A proposta/iniciativa refere-se à **prorrogação de uma ação existente**
- A proposta/iniciativa refere-se a **uma ação reorientada para uma nova ação**

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(is) da Comissão visado(s) pela proposta/iniciativa

Objetivos/valor acrescentado europeu de acordo com a estratégia Europa 2020:

A Agência contribui para a interoperabilidade, a segurança e a sustentabilidade dos transportes ferroviários ao serviço da economia e dos cidadãos da EU, o que está em plena consonância com as três prioridades da estratégia Europa 2020:

- Crescimento inteligente: desenvolver uma economia baseada no conhecimento e na inovação. A Agência contribui para o desenvolvimento de normas técnicas do mais alto nível possível para veículos e infraestruturas ferroviários, promovendo assim o conhecimento e a inovação.

- Crescimento sustentável: promover uma economia mais eficiente na utilização dos recursos, mais ecológica e mais competitiva. A Agência deve contribuir para tornar o setor dos transportes da UE mais sustentável e respeitador do ambiente, limitando o nível global das emissões e o consumo de energia. O transporte ferroviário deve contribuir para o cumprimento dos objetivos «20/20/20» no domínio do clima e da energia e para a iniciativa emblemática «Uma Europa eficiente em termos de

¹⁸ ABM: Activity Based Management (gestão por atividades) – ABB: Activity-Based Budgeting (orçamentação por atividades).

¹⁹ Referidos no artigo 49.º, n.º 6, alíneas a) ou b), do Regulamento Financeiro.

recursos». A Agência deve desempenhar o seu papel na aplicação setorial da legislação.

- Crescimento inclusivo: fomentar uma economia com níveis elevados de emprego que assegure a coesão social e territorial. No que diz respeito às regiões periféricas e à sua ligação com as regiões centrais, o transporte ferroviário é um elemento fundamental para garantir a coesão territorial. Fornece meios de transporte abordáveis e sustentáveis a grandes partes da população, pelo que contribui para aumentar a mobilidade social e as oportunidades de emprego e reduzir as disparidades existentes entre as regiões e países mais pobres e mais ricos da UE.

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) e atividade(s) ABM/ABB em causa*

Capítulo orçamental: 06 02

Atividade(s) ABM/ABB em causa: 060208 Agência Ferroviária Europeia:

- Rubrica orçamental 06 02 08 01 - Agência Ferroviária Europeia - subvenção aos Títulos I e II (despesas administrativas)

- Rubrica orçamental 06 02 08 02 - Agência Ferroviária Europeia - subvenção ao Título III (despesas operacionais)

Objetivos específicos:

Objetivo específico n.º 1: Aumentar a eficiência dos processos de certificação de segurança ferroviária e de autorização através da emissão de certificados de segurança, de autorizações de colocação de veículos no mercado e de autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via únicos e válidos em toda a UE, bem como assegurar a não discriminação.

Objetivo específico n.º 2: Aumentar a coerência do quadro ferroviário da UE através do acompanhamento das autoridades ferroviárias nacionais e da redução do número de normas ferroviárias nacionais.

Objetivo específico n.º 3: Melhorar a execução e aplicação da legislação ferroviária da UE através de assistência reforçada à Comissão, aos Estados-Membros e às partes interessadas.

Objetivo específico n.º 4: Assistir a Comissão na criação e atualização do direito derivado relativo à interoperabilidade e segurança ferroviárias, no que se inclui a elaboração de uma abordagem comum para a segurança.

Objetivo específico n.º 5: Assegurar o desenvolvimento coerente do ERTMS na UE e promover o ERTMS fora da UE.

Objetivo específico n.º 6: Garantir a certificação adequada dos maquinistas e outras atividades conexas, em conformidade com a Diretiva 2007/59/CE.

Objetivo específico n.º 7: Manter e atualizar registos públicos e bases de dados relativas à segurança e interoperabilidade ferroviárias.

1.4.3. Resultados e impacto esperados

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/na população visada

Resultados relacionados com os objetivos específicos:

Resultado do objetivo específico n.º 1: Custos reduzidos para os requerentes e emissão mais rápida dos certificados de segurança, das autorizações de colocação de veículos no mercado e das autorizações de entrada em serviço dos subsistemas de controlo-comando e sinalização de via; condições idênticas para todos os requerentes da UE; garantia de não discriminação para os operadores.

Resultado do objetivo específico n.º 2: harmonização da aplicação da legislação ferroviária da UE e das práticas das autoridades nacionais; maior clareza e transparência dos requisitos legais e das condições de funcionamento na UE, graças à redução das normas desnecessárias, o que limita a possibilidade de práticas discriminatórias contra os operadores.

Resultado do objetivo específico n.º 3: melhor compreensão da legislação ferroviária pelas partes interessadas e os Estados-Membros, o que melhora o funcionamento do espaço ferroviário europeu único; aumento da eficácia e da eficiência dos diferentes serviços da Comissão.

Resultado do objetivo específico n.º 4: Aumento da interoperabilidade do espaço ferroviário europeu único, com elevado nível de segurança e benefícios para as empresas, os clientes e os passageiros ferroviários.

Resultado do objetivo específico n.º 5: Aplicação coerente do ERTMS na UE, tendo equipamento conforme com as especificações em vigor; fomento das normas da ERTMS fora da UE.

Resultado do objetivo específico n.º 6: Tratamento equivalente dos maquinistas em toda a UE.

Resultado do objetivo específico n.º 7: Transparência para as partes interessadas do setor ferroviário, os Estados-Membros e o público em geral relativamente a dados importantes relacionados com a interoperabilidade e segurança ferroviárias.

1.4.4. Indicadores de resultados e de impacto

Especificar os indicadores que permitem monitorizar a execução da proposta/iniciativa.

Indicadores do objetivo específico n.º 1:

- número de certificados de segurança emitidos;
- número de autorizações de colocação de veículos no mercado emitidas;
- número de autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via emitidas.

Indicadores do objetivo específico n.º 2:

- número de relatórios de auditoria das autoridades nacionais emitidos;
- número de normas nacionais retiradas;
- número de normas nacionais declaradas mutuamente aceites;
- outros resultados relacionados com o controlo e o acompanhamento.

Indicadores do objetivo específico n.º 3:

- número de relatórios de avaliação da aplicação da legislação ferroviária;
- número de projetos ferroviários avaliados;
- número de ações de informação e de formação (seminários, conferências) organizados;
- número de documentos interpretativos emitidos;
- número de visitas de assistência efetuadas;
- outros resultados relacionados com o aumento da assistência.

Indicadores do objetivo específico n.º 4:

- número de recomendações para novas especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) enviadas à Comissão;
- número de recomendações de revisão de especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) enviadas à Comissão;
- número de recomendações de novos métodos comuns de segurança (MCS) enviadas à Comissão;
- número de recomendações de revisão de métodos comuns de segurança (MCS) enviadas à Comissão;
- número de pareceres apresentados à Comissão, aos Estados-Membros e a outras partes interessadas;
- número de avaliações de impacto e de análises custos-benefícios emitidas;
- outros resultados relativos ao aumento da interoperabilidade e da segurança.

Indicadores do objetivo específico n.º 5:

- número de recomendações emitidas em relação a alterações e novas versões do ERTMS;
- número de relatórios de avaliação apresentados à Comissão sobre a execução da avaliação de conformidade e do processo de verificação CE do equipamento do ERTMS;
- número de recomendações relativas a incompatibilidades técnicas dos projetos do ERTMS enviadas à Comissão
- outros resultados relativos à garantia de um desenvolvimento e implantação coerentes do ERTMS.

Indicadores do objetivo específico n.º 6:

- número de maquinistas certificados em conformidade com a Diretiva relativa aos maquinistas;
- outros resultados relacionados com a harmonização das condições dos maquinistas.

Indicadores do objetivo específico n.º 7:

- número de bases de dados e registos públicos constituídos e geridos;
- outros resultados relativos à transparência dos dados ferroviários.

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. *Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo*

Permitir à ERA empreender novas atividades e continuar a abarcar suficientemente as atividades existentes necessárias para realizar plenamente um mercado ferroviário interno interoperável e seguro (espaço ferroviário europeu único).

1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da UE*

A intervenção atual da UE (funções da Agência Ferroviária Europeia), está estabelecida no Regulamento n.º 881/2004 que institui a ERA. Além disso, as Diretivas 2004/49/CE, 2008/57/CE e 2007/59/CE atribuíram direta e indiretamente outras funções à Agência. De modo análogo, numerosos atos de direito derivado adotados pela Comissão ao abrigo das diretivas supramencionadas, nomeadamente as ETI, os OCS e os MCS, têm tido incidência nas atividades e trabalhos da ERA. O presente regulamento visa combinar as funções atuais da Agência num ato jurídico único e alargar as atribuições da ERA a áreas em que isso se justifique.

Em consonância com o Livro Branco sobre transportes de 2011 (Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos) e com os resultados da avaliação de impacto que acompanha a presente iniciativa, esta proposta reforçará o valor acrescentado da UE eliminando os obstáculos técnicos e administrativos existentes no setor ferroviário, designadamente da forma seguinte:

- tornar mais eficiente (mais barata e mais rápida) e imparcial a autorização de veículos ferroviários e a certificação de segurança das empresas ferroviárias transferindo essas funções para o nível da UE;
- aumentar a coerência e a aplicação do acervo comunitário ferroviário da UE, permitindo à Agência proceder ao acompanhamento do funcionamento das autoridades nacionais ativas nos domínios da interoperabilidade e da segurança ferroviárias;
- facilitar um progresso mais rápido para normas ferroviárias da UE autenticamente comuns, aumentando a intervenção da ERA na redução das normas ferroviárias nacionais;
- melhorar a utilização dos fundos da UE nos caminhos de ferro (RTE, Fundo de Coesão, fundos estruturais, programas de investigação, etc.).

A participação da UE através da ERA gera um alto valor acrescentado pelas razões seguintes:

- utiliza uma estrutura específica e pessoal qualificado, parte do qual está já disponível;
- acumula uma experiência positiva com métodos já experimentados e que deram já provas da sua eficácia (por exemplo, utilização da rede existente de autoridades de segurança nacionais, que já se encontra operacional);
- é objetiva e imparcial e muito apreciada pelas partes interessadas.

1.5.3. *Lições tiradas de experiências anteriores semelhantes*

A avaliação do Regulamento da ERA e do funcionamento da Agência (2009-2010), bem como a avaliação geral das agências da UE, em 2009, assinalaram ambas o valor acrescentado criado pela Agência.

O objetivo da presente iniciativa é aplicar (mediante a revisão do Regulamento da ERA) as recomendações do exercício de avaliação da ERA pelo Tribunal de Contas e pelo Serviço de Auditoria Interna, bem como as da Declaração Conjunta da Comissão, do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as agências descentralizadas, em especial no que se refere à estrutura interna, governação e funcionamento.

1.5.4. *Coerência e eventual sinergia com outros instrumentos relevantes*

A proposta está em consonância com o Livro Branco sobre os transportes de 2011, em especial com as suas iniciativas 1 e 19:

- «Instituir uma autorização única por tipo de veículo e uma certificação de segurança única das empresas ferroviárias, reforçando o papel da Agência Ferroviária Europeia (ERA)»;

«Melhorar o papel da Agência Ferroviária Europeia no domínio da segurança ferroviária, nomeadamente no tocante à supervisão das medidas de segurança tomadas pelas autoridades nacionais de segurança e à harmonização gradual dessas medidas».

Esta proposta é coerente com a política e a legislação da UE sobre interoperabilidade e segurança ferroviárias, em especial com as Diretivas 2004/49/CE (Diretiva da segurança ferroviária) e 2008/57/CE (Diretiva da interoperabilidade ferroviária) que serão também alteradas no âmbito da presente iniciativa. Os três atos revistos estão inter-relacionados e visam eliminar os últimos obstáculos administrativos e técnicos, nomeadamente estabelecendo uma abordagem comum das normas de segurança e interoperabilidade, para aumentar as economias de escala das empresas ferroviárias ativas em toda a UE e reduzir os custos administrativos, acelerar os procedimentos administrativos e evitar a discriminação dissimulada.

Além disso, esta iniciativa faz parte de um quarto pacote ferroviário mais alargado, que, para além do objetivo supracitado, visará a abertura do mercado do transporte ferroviário nacional de passageiros e a otimização da governação da gestão das infraestruturas; esperam-se sinergias, especialmente no que se refere à redução da discriminação no acesso às infraestruturas, o que reduzirá os obstáculos aos novos operadores no mercado.

Há também uma sinergia importante entre as funções revistas da ERA e da Agência de Execução da RTE-T, em relação com a avaliação dos projetos ferroviários e uma maior rendibilidade e eficiência dos projetos financiados mediante fundos da UE.

Além disso, a presente iniciativa é coerente com as recomendações do Tribunal de Contas, do Serviço de Auditoria Interna e da Declaração Conjunta da Comissão, do Parlamento Europeu e do Conselho sobre as agências descentralizadas, bem como com a avaliação da ERA e aplica as referidas recomendações.

Por último, com esta iniciativa pretende-se incluir no âmbito do Regulamento da ERA uma série de tarefas e atividades que foram confiadas à Agência por outros atos, em especial a Diretiva 2007/59/CE, as decisões da Comissão sobre as especificações técnicas de interoperabilidade (ETI) e os métodos comuns de segurança (MCS).

1.6. Duração da ação e impacto financeiro

Proposta/iniciativa de **duração ilimitada**

- Aplicação com um período de arranque entre 2015 e 2020,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro.

1.7. Modalidade(s) de gestão prevista(s)²⁰

Gestão centralizada direta por parte da Comissão

Gestão centralizada indireta por delegação de funções de execução a:

- agências de execução
- organismos criados pelas Comunidades²¹
- organismos nacionais do setor público/organismos com missão de serviço público
- pessoas encarregadas da execução de medidas específicas por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente, na aceção do artigo 49.º do Regulamento Financeiro

Gestão partilhada com os Estados-Membros

Gestão descentralizada com países terceiros

Gestão conjunta com organizações internacionais (*especificar*)

²⁰ Para mais pormenores sobre modalidades de gestão e referência ao Regulamento Financeiro, ver o sítio Web do BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²¹ Referidos no artigo 185.º do Regulamento Financeiro.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições

Todas as agências da UE funcionam sob um rigoroso sistema de monitorização que inclui a estrutura de auditoria interna, o Serviço de Auditoria Interna da Comissão, o Conselho de Administração, a Comissão, o Tribunal de Contas e a Autoridade Orçamental. Este sistema continuará a ser aplicável tal como previsto no Regulamento de base da ERA.

2.2. Sistema de gestão e de controlo

2.2.1. Risco(s) identificado(s)

Nenhum

2.2.2. Meio(s) de controlo previsto(s)

Não aplicável.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas.

As medidas antifraude figuram no artigo 41.º do regulamento de base da ERA e continuarão a ser aplicáveis.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(is) de despesas envolvidas(s)

- Atuais rubricas orçamentais de despesas

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Tipo de despesa	Participação			
	Número [Descrição]	DD/DND ⁽¹⁾	dos países da EFTA ²	de países candidatos ³	de países terceiros	na aceção do artigo 18.º, n.º 1, alínea a-a), do Regulamento Financeiro
1.1	06.02.08 [Rubrica orçamental da ERA]	DND	SIM	NÃO	NÃO	NÃO

¹ DD = dotações diferenciadas/DND = dotações não diferenciadas.

² EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre. .

³ Países candidatos e, se for caso disso, potenciais países candidatos dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto estimado nas despesas

Antes de pormenorizar a estimativa do impacto da presente proposta, é importante salientar que essa estimativa de impacto é, de momento, provisória, visto que está sujeita à adoção do novo quadro financeiro plurianual para 2014-2020 pela autoridade orçamental.

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas despesas

Em milhões de EUR (preços correntes, 3 casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	1	Crescimento inteligente e inclusivo
-------------------------------------------------	----------	-------------------------------------

DG: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015-2020
• Dotações administrativas									
Número da rubrica orçamental 06.02.08 [Rubrica orçamental ERA] Base: - Ponto de partida - PO de 2013, com 25 milhões de EUR - Redução de 2 % aplicada ao pessoal em 2014 -2017, - aumento de 1 % do orçamento anual devido à adaptação anual. A partir de 2017 passa a haver receitas externas de taxas e encargos, pelo que não há encargos para o orçamento da UE em relação ao pessoal novo.	Autorizações	(1)	25,613 (incluindo 0,113 para novas tarefas)	26 (incl. 0,3 para novas tarefas)	26 (0 para novas tarefas)	26,25 (0 para novas tarefas)	26,5 (0 para novas tarefas)	26,75 (0 para novas tarefas)	157,113 (dos quais 0,413 para cobrir novas tarefas em 2015-2016)
	Pagamentos	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
TOTAL das dotações para a DG MOVE	Autorizações	(5)=1+3	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113 (dos quais 0,413 para cobrir ovas tarefas em 2015-2016)

	Pagamentos	(6)=2+4	25.613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 1 do quadro financeiro plurianual									157,113
	Autorizações	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	(dos quais 0,413 para cobrir novas tarefas em 2015-2016)
	Pagamentos	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113

Rubrica do quadro financeiro plurianual:	5	«Despesas administrativas»
-------------------------------------------------	----------	----------------------------

Em milhões de EUR (preços correntes, 3 casas decimais)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015-2020
DG: MOVE								
<ul style="list-style-type: none"> • Recursos humanos Base: nível atual do orçamento para pessoal na DG MOVE dedicado a questões relacionadas com a ERA (0,655 milhões de EUR – 5 pessoas) aplicado em cada ano + 1 % anual de ajustamento 		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
<ul style="list-style-type: none"> • Outras despesas de natureza administrativa 		0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DG MOVE	Dotações	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
TOTAL das dotações no âmbito da RUBRICA 5 do quadro financeiro plurianual	(Total das autorizações = total dos pagamentos)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

Milhões de EUR (3 casas decimais)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
TOTAL das dotações no âmbito das RUBRICAS 1 a 5 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118
	Pagamentos	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118

3.2.2. Projeto de quadro de pessoal proposto para a ERA para 2015-2020

TODOS O PESSOAL NOVO É FINANCIADO POR TAXAS E ENCARGOS EXTERNOS A PARTIR DE 2017:

Projeto de quadro de pessoal da ERA proposto para 2015-2020 [Base: 143 pessoas do quadro em 2013 e redução de 2 % para 2017 (-2-3 pessoas por ano)]	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Graus AD	101	100	99	99	99	99
Novos graus AD	0	0	12	14	14	14
Total AD	101	100	111	113	113	113
Graus AST	37	36	34	34	34	34
Novos graus AST	0	0	4	4	4	4
Total AST	37	36	38	38	38	38
Subtotal lugares do quadro do pessoal	138	136	149	151	151	151
PND	6	6	6	6	6	6
Novos PND	2	5	12	13	13	13
Total PND	8	11	18	19	19	19
Agentes contratuais	15	15	15	15	15	15
Novos agentes contratuais	1	3	7	9	10	12
Total agentes contratuais	16	18	22	24	25	27
Novos lugares cumulativos	5	10	35	40	41	43
Impacto no quadro do pessoal	0	0	16	18	18	18
TOTAL GERAL	162	165	189	194	195	197

3.2.3. Impacto estimado nas dotações operacionais e administrativas

- A proposta/iniciativa não exige a utilização de dotações operacionais
- A proposta/iniciativa exige a utilização de dotações de natureza administrativa, como a seguir se explicita:
- Os resultados que figuram *infra* referem-se ao orçamento total da ERA (títulos 1 + 2 + 3).
- O custo dos resultados do objetivo específico n.º 1 constituirá um rendimento para a ERA: A Agência cobrará uma taxa aos requerentes externos pela emissão destes documentos. Por conseguinte, figuram entre parênteses e não se adicionam à soma total dos custos de todos os resultados.

Dotações de autorização em milhões de EUR (3 casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações		2015		2016		2017		2018		2019		2020		TOTAL	
↓	Tipo de realizações ¹	Custo médio das realizações	Número de realizações	Custo	Número total de realizações	Custos totais									

¹ As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídos, etc.).

<p>OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1²: Aumentar a eficiência dos processos de certificação de segurança ferroviária e de autorização através da emissão de certificados de segurança, de autorizações de colocação de veículos no mercado e de autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via únicos e válidos em toda a UE, bem como assegurar a não discriminação.</p>														
Certificados únicos de segurança	Número de certificados de segurança emitidos	(0,01) - serão cobertas por taxas e encargos	0	0	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	440	(4,4) - serão cobertas por taxas e encargos
Autorizações para a colocação de veículos no mercado	Número de autorizações de colocação de veículos no mercado emitidas	(0,017) - serão cobertas por taxas e encargos	0	0	456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	1804	(30,67) - serão cobertas por taxas e encargos

²

Como descrito na Secção 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...»

Autoridade do sistema ERTMS	Número de autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização nas vias emitidas	(0,05) - serão cobertas por taxas e encargos	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	137	(6,85) - serão cobertas por taxas e encargos
Subtotal do objetivo específico n.º 1								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		(41,92)
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2: Aumentar a coerência do quadro ferroviário da UE através do acompanhamento das autoridades ferroviárias nacionais e da redução do número de normas ferroviárias nacionais.			Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número de realizações	Custo	Número total de realizações	Custos totais
Acompanhamento das autoridades nacionais	Número de relatórios de auditoria emitidos	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5
Redução do número de normas nacionais divergentes e aumento da aceitação mútua	Número de normas nacionais 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 nacionais declaradas mutuamente aceites	0,001	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	8000	6,0
Outras questões	Outros resultados relacionados com o controlo e o acompanhamento	0,001	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75
Subtotal do objetivo específico n.º 2																25,25

OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 3: Melhorar a execução e aplicação da legislação ferroviária da UE através de uma maior assistência à Comissão, aos Estados-Membros e às partes interessadas, assim como outras tarefas																
Assistência à Comissão	Número de relatórios de avaliação da aplicação da legislação ferroviária	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7
	Número de projetos ferroviários	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Assistência aos Estados-Membros e a outras partes interessadas	Número de ações de informação e de formação (seminários, conferências) organizadas	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 emitidos	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 assistência efetuadas	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6
Outras funções	Outros resultados relacionados com o aumento da assistência	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Subtotal do objetivo específico n.º 3																25

OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 4: Assistir a Comissão na criação e atualização do direito derivado relativo à interoperabilidade e segurança ferroviárias, estando nisso incluído o desenvolvimento de uma abordagem comum da segurança.			Número de realizações	Custo	Número total de resultados	Custos totais										
Aumento de interoperabilidade	Número de novas ETI enviadas à Comissão	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Número de ETI revistas enviadas à Comissão	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Aumento do nível de segurança	Número de novos MCS enviados à Comissão	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4
	Número de MCS revistos enviados à Comissão	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,	4	2,4	4	2,4	24	14,4
Facilitar a exploração do espaço ferroviário europeu único	Número de pareceres apresentados à Comissão, aos Estados-Membros e às partes interessadas	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 avaliações de impacto e de análises custos-benefícios emitidas	0,06	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	151	9,06
Outras questões	Outros resultados relativos ao aumento de interoperabilidade e de segurança	0,06	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	450	2,7
Subtotal do objetivo específico n.º 4																57,36

OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 5: Assegurar o desenvolvimento coerente do ERTMS na UE e promover o ERTMS fora da UE.																
Autoridad e do sistema ERTMS	Número de recomendações de alterações e novas versões do ERTMS emitidas	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
Verificação da implementação do ERTMS	Número de relatórios de avaliação da execução da avaliação de conformidade e do processo de verificação CE do equipamento do ERTMS publicados	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5
	Número de recomendações relacionadas com incompatibilidades técnicas de projetos ERTMS emitidas	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Outras funções	Outros resultados relativos à garantia de um desenvolvimento e implantação coerentes do 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 do objetivo específico n.º 5																28,6

OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 6: Garantir a certificação adequada dos maquinistas e outras funções semelhantes, em conformidade com a Diretiva 2007/59/CE.			Número de realizações	Custo	Número total de resultados	Custos totais										
Harmonização de critérios para maquinistas	Número de medidas de harmonização das condições dos maquinistas emitidas em conformidade com a Diretiva relativa aos maquinistas	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	Outros 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 do objetivo específico n.º 6																7,8

OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 7: Manter e atualizar registos públicos e bases de dados relativas à segurança e interoperabilidade ferroviárias.																
Transparência para as partes interessadas e o público no que respeita à interoperabilidade ferroviária e aos dados sobre segurança	Número de bases de dados e registos públicos constituídos e geridos	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	Outros 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 do objetivo específico n.º 7																13
CUSTO TOTAL																157,01

3.2.4. Impacto estimado nas dotações de natureza administrativa

3.2.4.1. Resumo

- A proposta/iniciativa não implica a utilização de dotações de natureza administrativa
- A proposta/iniciativa não implica a utilização de dotações de natureza administrativa, como explicitado seguidamente:

Base de cálculo: pessoal atual na DG MOVE encarregado de questões relacionadas com a ERA (5 pessoas, 0,131 milhões de EUR por pessoa/ano e 1 % anual de ajustamento) aplicado a cada ano; nenhum aumento devido às novas competências da ERA

Milhões de EUR (3 casas decimais)

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

Funcionários (graus AD)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
Funcionários (graus AST)	0	0	0	0	0	0	0
Agente contratual							
Agentes temporários	0	0	0	0	0	0	0
Peritos nacionais destacados	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

3.2.4.2. Necessidades estimadas de recursos humanos

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos
- A proposta/iniciativa implica a utilização de recursos humanos, como explicitado a seguir:

Base de cálculo: pessoal atual na DG MOVE encarregado de questões relacionadas com a ERA (5 pessoas, 0,131 milhões de EUR por pessoa/ano) aplicado a cada ano; nenhum aumento devido às novas competências da ERA

As estimativas devem ser expressas em números inteiros (ou, no máximo, com uma casa decimal)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
• Lugares do quadro do pessoal (funcionários e agentes temporários)						
XX 01 01 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (nas delegações)	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (investigação indireta)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (investigação direta)	0	0	0	0	0	0
• Pessoal externo (em equivalente a tempo completo: ETC)¹						
XX 01 02 01 (AC, TT, PND da dotação global)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, TT, JPD, AL e PND nas delegações)	0	0	0	0	0	0
XX 01 04 aa²	na sede ³	0	0	0	0	0
	nas delegações	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, TT e PND - relativamente à investigação indireta)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, TT e PND - relativamente à investigação direta)	0	0	0	0	0	0
Outras rubricas orçamentais (especificar)	0	0	0	0	0	0
TOTAL	5	5	5	5	5	5

XX constitui o domínio de intervenção ou título em causa

As necessidades em matéria de recursos humanos devem ser cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente dentro da DG, completadas, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que podem ser atribuídas à DG gestora no âmbito do processo anual de atribuição e no limite das disponibilidades orçamentais.

¹ AC = agente contratual; TT = trabalhador temporário; JPD = jovem perito nas delegações; AL = agente local; PND = Perito Nacional Destacado.

² Dentro do limite para o pessoal externo previsto nas dotações operacionais (antigas rubricas «BA»).

³ Essencialmente para os Fundos estruturais, o Fundo Europeu Agrícola para o Desenvolvimento Rural (FEADER) e o Fundo Europeu das Pescas (FEP).

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	<p>O pessoal já ao serviço da DG MOVE trata das questões relacionadas com a ERA, incluindo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gestão das medidas de execução adotadas no seguimento das recomendações da Agência (decisões e regulamentos da Comissão) no domínio da segurança e interoperabilidade ferroviárias; - coordenação administrativa e controlo da ERA: programas de trabalho, planos plurianuais em matéria de política de pessoal, reuniões do Conselho de Administração e do seu subcomité; - coordenação política: - participação em grupos de trabalho da ERA, conteúdo do programa de trabalho, mandatos da Comissão para a ERA, reuniões de trabalho; - gestão dos pareceres da ERA; - responsabilidades financeiras e contabilísticas da Comissão em relação com a ERA (orçamento, aprovação da gestão, etc.).
Pessoal externo	

3.2.5. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

- A proposta/iniciativa é compatível com o atual quadro financeiro plurianual.
- A proposta/iniciativa requer uma reprogramação da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual.

Explicitar a reprogramação necessária, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

A rubrica orçamental da ERA (06.02.08) terá de ser ajustada ao montante especificado na presente ficha financeira (total de 157,113 milhões de EUR para o período 2015-2020).

De momento, no quadro financeiro só figuram montantes indicativos para as agências. O montante indicativo para a ERA foi estimado antes de se conhecerem os resultados da avaliação de impacto e de outros cálculos relacionados com esta iniciativa.

Para o período de 2015-2020 o estatuto da ERA passará de «agência a velocidade de cruzeiro» para «agência com competências novas».

- A proposta/iniciativa requer a mobilização do Instrumento de Flexibilidade ou a revisão do quadro financeiro plurianual⁴.

Explicitar as necessidades, especificando as rubricas orçamentais em causa e as quantias correspondentes.

3.2.6. *Participação de terceiros no financiamento*

- A proposta/iniciativa prevê o cofinanciamento estimado seguinte:

Dotações em milhões de EUR (3 casas decimais)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total

⁴ Ver pontos 19 e 24 do Acordo Interinstitucional.

<i>Contribuição EFTA da Noruega e Islândia calculada em 2 % do orçamento</i>	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3
TOTAL dotações cofinanciadas	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.
- A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro seguinte:
 - nos recursos próprios
 - nas receitas diversas

Milhões de EUR (3 casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o exercício em curso	Impacto da proposta/iniciativa ⁵					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rubrica orçamental da ERA 06.02.08				10,352	10,384	10,482	10,698

Especificar o método de cálculo do impacto nas receitas

Algumas das novas funções previstas para a ERA (certificados de segurança, autorizações de colocação de veículos no mercado e autorizações de entrada em serviço de subsistemas de controlo-comando e sinalização de via) permitirão a cobrança de taxas aos requerentes externos pela respetiva emissão.

De acordo com a avaliação de impacto, essas novas funções terão início em 2017 e as receitas da ERA daí resultantes foram calculadas do seguinte modo:

- custo da emissão de um certificado de segurança: 0,01 milhões de EUR
- custo da emissão de uma autorização de entrada em serviço de veículo: 0,017 milhões de EUR
- custo da emissão de uma autorização de entrada em serviço do subsistema de controlo-comando e sinalização de via: 0,05 milhões de EUR
- no quadro 3.2.3. figuram os números respetivos das decisões de todos os tipos de adotadas em cada ano.

Resumo do método de cálculo:

As taxas apresentadas no relatório de avaliação de impacto foram calculadas a partir da média das taxas pagas atualmente pelos operadores que pretendam obter um certificado de segurança ou uma autorização de veículo na UE; no que respeita às autorizações de entrada em serviço do subsistema de controlo-comando e sinalização

⁵

No que respeita aos recursos próprios tradicionais (direitos aduaneiros e quotizações sobre o açúcar), as quantias indicadas devem ser apresentadas em termos líquidos, isto é, quantias brutas após dedução de 25 % a título de despesas de cobrança.

de via foi utilizado um método semelhante. Verificou-se grande variação nas taxas pagas e também diferenças substanciais entre as taxas pagas nos Estados-Membros da UE15 (cerca de 20 000 EUR para os certificados de segurança e 28 000 EUR para as autorizações) e as taxas pagas nos Estados-Membros da UE12 (cerca de 3 000 EUR para os certificados de segurança e 17 000 EUR para autorizações). Para determinar o valor futuro destas taxas, partiu-se do princípio de que, tendo em conta: o custo do pessoal da Agência e a racionalização dos processos de tramitação dos pedidos, um valor próximo do ponto médio entre a média baixa e a média alta seria o mais adequado para o futuro.

É importante assinalar que os cálculos estabelecidos para as taxas são, em média, correspondentes a todos os tipos de certificados de segurança e autorizações para veículos; o estudo de apoio à avaliação de impacto identificou 4 tipos de certificados de segurança e 20 tipos de autorizações de veículo. Embora o processo de «centralização» da ERA sirva para reduzir o número de tipos de certificados e autorizações, continuarão a existir múltiplas categorias. Por exemplo, os procedimentos de autorização de uma locomotiva e um vagão continuarão a ser diferentes. Desse modo, as taxas aplicáveis a estas duas categorias deverão ser diferenciadas. Em especial, as taxas de autorização de um vagão serão inferiores à média, ao passo que as das taxas de locomotivas e unidades múltiplas serão superiores à média.

O número (preço por autorização/certificado) calculado no relatório de avaliação de impacto é uma média e caberia à Agência fixar os montantes exatos das taxas para as diferentes categorias, a fim de garantir que a média das taxas cobradas seja igual ou superior a essa média. Contudo, o objetivo destes cálculos é fornecer uma estimativa realista, mas prudente das receitas da Agência, e não é de excluir que as taxas faturadas possam na realidade ascender a um valor médio superior, se isso for necessário e justificado.

No que respeita ao número de autorizações e de certificados, foram estes calculados a partir do número atual de autorizações e de certificados emitidos. Para os exercícios futuros, no que se refere aos certificados de segurança, partiu-se da hipótese de que a entrada de novos operadores no mercado daria lugar a um aumento do número de certificados de segurança emitidos, enquanto a possibilidade de haver alterações nos tipos de certificados de segurança poderia, pelo contrário, dar lugar a uma redução desse número. Por conseguinte, de acordo com uma estimativa prudente, partiu-se do princípio de que não há alteração do número total de certificados de segurança anualmente emitidos.

A abordagem utilizada em relação às autorizações para veículos foi ligeiramente diferente: o modelo toma como ponto de partida o número de autorizações comunicadas pelas partes interessadas e em diversos estudos. Todavia, embora seja provável que o número de novos operadores no mercado aumente e que, portanto, aumente também, em termos absolutos, o número de veículos que haverá que autorizar, também é provável que os novos operadores se inclinam preferencialmente para a utilização de tecnologias comprovadas e, assim, para a utilização de material circulante já certificado. Além disso, tendo em conta que a normalização do setor se amplifica, é provável, que no futuro haja menos tipos de veículos a autorizar, o que levaria a uma ligeira redução do número de autorizações. Mais uma vez, o modelo separou as avaliações para os Estados-Membros da UE-15 e da UE-12.

A DG MOVE considera que os cálculos são fiáveis e assentam em dados existentes e verificáveis obtidos das partes interessadas e da Agência Ferroviária Europeia. No relatório da avaliação de impacto que acompanha a presente proposta e, em especial, no seu anexo VII, figuram mais informações sobre a metodologia.