



Bruxelles, 30.1.2013
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene

și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004

(Text cu relevanță pentru SEE)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

EXPUNERE DE MOTIVE

1. CONTEXTUL PROPUNERII

1.1. Evoluții recente ale politicii UE în domeniul feroviar

În Cartea albă „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”, adoptată la 28 martie 2011 („Cartea albă din 2011”), Comisia și-a prezentat viziunea asupra unui spațiu feroviar unic european care să reprezinte o piață internă a transportului feroviar în care întreprinderile feroviare europene ar putea furniza servicii fără bariere tehnice și administrative inutile.

Concluziile Consiliului European din ianuarie 2012 evidențiază, de asemenea, importanța valorificării potențialului de stimulare a creșterii pe care îl prezintă o piață unică complet integrată atât pentru industriile de rețea, cât și pentru alte sectoare¹. În plus, Comunicarea Comisiei privind acțiuni pentru stabilitate, creștere și ocuparea forței de muncă, adoptată la 30 mai 2012² subliniază importanța unei mai mari reduceri a sarcinii de reglementare și a barierelor care împiedică pătrunderea în sectorul feroviar, formulând în acest sens recomandări specifice pentru fiecare țară. La 6 iunie 2012, Comisia a adoptat Comunicarea privind o guvernanta mai bună pentru piața unică, ce subliniază în egală măsură importanța sectorului transporturilor³.

În ultimul deceniu, piața transportului feroviar din UE a suferit schimbări majore, introduse progresiv de trei „pachete feroviare” legislative (și de o serie de acte însoțitoare) destinate să deschidă piețele naționale și să sporească competitivitatea și interoperabilitatea căilor ferate la nivelul UE, menținând totodată un nivel ridicat de siguranță. Cu toate acestea, în pofida evoluției considerabile a legislației și a altor măsuri adoptate la nivelul UE („*acquis*-ul UE”) privind crearea unei piețe interne a serviciilor de transport feroviar, ponderea transportului feroviar în cadrul sectorului transporturilor din interiorul UE a rămas modestă. Prin urmare, Comisia a prezentat un al patrulea pachet feroviar menit să sporească nivelul calității și al eficienței serviciilor feroviare prin eliminarea obstacolelor rămase pe piață.

Prezentul regulament face parte din cel de-al patrulea pachet feroviar și se axează pe eliminarea barierelor administrative și tehnice care au mai rămas, în special prin stabilirea unei abordări comune cu privire la normele în materie de siguranță și de interoperabilitate pentru a spori economiile de scară ale întreprinderilor feroviare care își desfășoară activitatea pe teritoriul UE, prin reducerea costurilor administrative și prin accelerarea procedurilor administrative, precum și prin evitarea discriminării disimulate, prin intermediul unei Agenții pentru Căi Ferate a Uniunii Europene. Prezentul regulament vizează să înlocuiască regulamentul inițial de înființare și să confere noi sarcini importante agenției pentru a o transforma într-o adevărată autoritate feroviară europeană în domeniul interoperabilității și al siguranței.

1.2. De ce este necesar ca actualul Regulament (CE) nr. 881/2004 (astfel cum a fost modificat) să fie înlocuit cu un act nou?

Începând cu 2004, când a fost elaborat proiectul regulamentului inițial de înființare, au avut loc o serie de evoluții în ceea ce privește căile ferate europene și agenția. S-au acumulat

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.

dovezi cu privire la funcționarea pieței interne a transportului feroviar din UE, inclusiv în legătură cu aspectele sale de interoperabilitate și de siguranță. Au fost adoptate noi acte legislative care au dus la modificarea Regulamentului privind agenția (2008) sau care au dezvoltat sarcinile existente ale acesteia fără a modifica regulamentul respectiv (de exemplu, Decizia 2011/155/UE).

Raportul privind evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere a identificat o serie de măsuri care ar urma să confere noi competențe agenției și să simplifice procesele existente.

Mai mult, au fost introduse o serie de modificări pentru a ameliora funcționarea agenției ca urmare a evaluării Regulamentului privind înființarea ERA și a evaluării agenției (2009-2010), precum și recomandările din Declarația comună a Comisiei, a Parlamentului European și a Consiliului privind agențiile descentralizate (2012) și documentul de poziție al consiliului de administrație cu privire la viitorul agenției (2012). Acestea se referă în special la ameliorări aduse structurii interne, guvernantei și procesului decizional ale agenției, precum și la relațiile sale cu părțile interesate.

Un nou regulament va contribui, de asemenea, la clarificarea structurii actului juridic (de exemplu, prin eliminarea și prin renumerotarea articolelor) și la a o face mai logică (de exemplu prin mutarea unor articole la capitole mai relevante, crearea de noi capitole și eliminarea celor caduce). În fine, directivele privind interoperabilitatea și siguranța sunt și ele modificate în cadrul acestui pachet legislativ și sunt strâns legate de sarcinile care îi revin ERA; prin urmare prezentul regulament trebuie să țină seama în mod corespunzător de acest lucru.

Pe baza celor de mai sus și luând în considerare avizul Serviciului juridic, Comisia intenționează să propună un nou Regulament privind ERA care să înlocuiască Regulamentul (CE) nr. 881/2004 inițial. Numeroasele modificări legate de Regulamentul (CE) nr. 881/2004 pot fi grupate în trei categorii diferite:

- *Dispoziții noi:* noile sarcini încredințate Agenției (emiterea autorizațiilor pentru introducerea pe piață a vehiculelor, emiterea autorizațiilor de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre și emiterea certificatelor de siguranță), întărirea controlului asupra autorităților naționale, un număr mai mare de competențe legate de normele naționale, noile surse ale bugetului ERA (taxe și tarife), comisia de apel; unele dispoziții noi – în special în partea referitoare la organizarea internă – rezultă din abordarea comună cu privire la agențiile UE.
- *Clarificarea/simplificarea dispozițiilor existente:* în special în legătură cu metodele de lucru, cu ERTMS, cu personalul feroviar, cu registrele și cu alte sarcini.
- *Actualizări* datorate evoluției cadrului legislativ și de politică: dispoziții privind structura internă și funcționarea, precum și trimiteri la procedura comitetelor și la acte delegate.
- *Modificări editoriale* legate de regulamentul inițial.

1.3. Legături între prezentul regulament și directivele privind interoperabilitatea și siguranța

Directiva 2008/57/CE (Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar) și Directiva 2004/49/CE (Directiva privind siguranța feroviară) sunt strâns legate de Regulamentul (CE) nr. 881/2004 inițial. În cel de-al patrulea pachet feroviar se propune reformarea acestor directive; cu toate acestea, ele vor rămâne în strânsă legătură cu prezentul regulament. Aceasta rezultă mai ales din faptul că agenția acționează în domeniul

interoperabilității sistemului feroviar și în cel al siguranței feroviare, al căror temei juridic îl constituie directivele respective.

În prezentul regulament, legăturile se referă în special la:

- specificațiile tehnice pentru interoperabilitate (STI-uri; Directiva privind interoperabilitatea), obiectivele comune de siguranță (OCS-uri; Directiva privind siguranța) și metodele comune de siguranță (MCS-uri; Directiva privind siguranța): agenția este responsabilă cu elaborarea recomandărilor pentru adoptarea acestora de către Comisie, precum și cu emiterea de avize adresate Comisiei privind neaplicarea STI-urilor;
- certificatele de siguranță: agenția este responsabilă cu emiterea acestora, în timp ce procedura completă este prevăzută în Directiva privind siguranța;
- registre: agenția este responsabilă cu emiterea de recomandări adresate Comisiei privind specificațiile pentru registre (menționate în Directiva privind interoperabilitatea) și revizuirea acestora, precum și cu asigurarea accesibilității lor pentru public;
- autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor feroviare și a tipurilor de vehicule și autorizațiile de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre: agenția este responsabilă cu emiterea lor, în timp ce procedura completă de solicitare a acestora este prevăzută în Directiva privind interoperabilitatea;
- aplicațiile telematice și Sistemul european de management al traficului feroviar (ERTMS): acestea sunt sectoare specifice reglementate de STI-urile relevante adoptate în temeiul Directivei privind interoperabilitatea, în care agenția joacă un rol important în calitatea sa de autoritate de sistem;
- organismele notificate de evaluare a conformității: agenția este responsabilă cu sprijinirea și monitorizarea activităților acestora, în timp ce crearea lor și sarcinile care le revin sunt prevăzute în Directiva privind interoperabilitatea;
- autoritățile naționale de siguranță: agenția este responsabilă cu sprijinirea și monitorizarea activităților acestora, dar crearea lor și sarcinile care le revin sunt prevăzute în Directiva privind siguranța;
- normele naționale în domeniul feroviar: agenția este responsabilă cu examinarea acestora în vederea reducerii lor, în timp ce procedura de notificare a acestora este prevăzută în Directiva privind siguranța și în Directiva privind interoperabilitatea.

2. REZULTATE ALE CONSULTĂRILOR CU PĂRȚILE INTERESATE ȘI ALE EVALUĂRILOR IMPACTULUI

Serviciile Comisiei au discutat în permanență cu reprezentanți ai sectorului despre evoluțiile care au avut loc în spațiul feroviar unic european. În perioada 2010-2011, Comisia a realizat o evaluare *ex post* a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 și a funcționării Agenției pentru Căi Ferate a Uniunii Europene⁴. Această evaluare, împreună cu evaluarea generală a agențiilor UE din 2009 au arătat valoarea adăugată adusă de agenție și, în general, o opinie pozitivă a părților interesate în legătură cu ERA și cu rezultatele acesteia. Rezultatele evaluării au fost

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

utilizate ca o contribuție și ca o activitate pregătitoare importantă pentru procesul ulterior de evaluare a impactului legat de revizuirea regulamentului.

Comisia Europeană a efectuat o evaluare aprofundată a impactului în sprijinul unor propuneri legislative cu privire la eficiența și la competitivitatea spațiului feroviar unic european în domeniul interoperabilității și al siguranței. În iunie 2011 a fost creat un grup de coordonare pentru evaluarea impactului (IASG), la care DG MOVE a invitat să participe toate direcțiile generale ale Comisiei.

Un consultant extern a elaborat un proiect de studiu complementar evaluării impactului și a realizat o consultare orientată a părților interesate. Consultarea orientată a început la 18 noiembrie 2011 cu un sondaj pe internet încheiat la 30 decembrie 2011. Acesta a fost urmat de interviuri cu cele mai importante părți interesate și de un atelier de lucru al părților interesate la sfârșitul lunii februarie 2012.

De atunci, DG MOVE a participat la reuniuni bilaterale cu sectorul de profil pentru a afla opiniile acestuia cu privire la ceea ce ar trebui făcut în cadrul celui de-al patrulea pachet în domeniul interoperabilității și al siguranței.

Având în vedere natura tehnică a inițiativei, nu s-a realizat nicio consultare publică. Cu toate acestea, Comisia a avut grijă ca toate părțile interesate să fie consultate la timp și ca discuțiile să acopere toate elementele-cheie ale inițiativei.

Comitetul de evaluare a impactului:

La 5 septembrie 2012 a avut loc reuniunea Comitetului de evaluare a impactului, care a emis ulterior un aviz favorabil. Principalele recomandări ale comitetului au fost încorporate în raportul privind evaluarea impactului:

- au fost adăugate mai multe statistici și informații cu privire la consultarea părților interesate;
- au fost adăugate sinergii preconizate cu alte elemente ale celui de-al patrulea pachet feroviar și au fost clarificate unele impacturi indirecte;
- măsurile centrale comune opțiunilor 2-5 au fost descrise mai detaliat și au fost clarificate diferențele dintre ele;
- metodele utilizate pentru evaluarea impactului au fost clarificate și explicate mai bine; logica a fost evidențiată prin referințe încrucișate mai bune;
- a fost clarificată diferența dintre costurile administrative pentru actorii economici (operatori feroviari) și costurile pentru administrațiile publice (autoritățile naționale, ERA și Comisia).

Opțiuni identificate:

Analizând măsurile individuale, Comisia a identificat, pe lângă scenariul de referință, cinci opțiuni de politică (opțiunile 2-6). Prin structura lor, opțiunile 2-5 vizează în principal nivelul interacțiunii dintre Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene (ERA sau agenția) și autoritățile naționale și pot contribui toate la atingerea celor trei obiective operaționale. Opțiunea 6 constă într-un set de măsuri orizontale care sunt, în cea mai mare parte, independente de interacțiunile dintre ERA și autoritățile naționale și pot fi aplicate pe lângă oricare dintre opțiunile 2-5, preconizându-se o consolidare a impactului final general.

Opțiunea 1: scenariul de referință (*statu-quo*) – continuarea în direcția urmată în prezent la nivelul sectorului.

Opțiunea 2: consolidarea rolului de coordonare jucat de agenție în asigurarea unei abordări coerente privind certificarea întreprinderilor feroviare și autorizarea vehiculelor.

Opțiunea 3: transformarea ERA în ghișeu unic, decizia finală privind certificarea și autorizarea rămânând de competența autorităților naționale de supraveghere, ERA verificând însă cererile și deciziile la intrare și la ieșire.

Opțiunea 4: ERA și autoritățile naționale de supraveghere partajează competențe, decizia finală privind certificarea și autorizarea fiind luată de agenție.

Opțiunea 5: ERA preia de la autoritățile naționale de supraveghere activitățile legate de certificarea întreprinderilor feroviare și de autorizarea vehiculelor.

Opțiunea 6: măsuri orizontale, printre care și alte măsuri legislative și măsuri fără caracter normativ (dincolo de împărțirea responsabilităților între autoritățile naționale și ERA) care ar putea fi puse în aplicare pentru a îmbunătăți competitivitatea sectorului feroviar, cum ar fi consolidarea rolului jucat de ERA în diseminarea informațiilor și formarea în domeniul feroviar, sau în trecerea de la normele naționale de ordin tehnic sau de siguranță la un sistem de norme UE (prin identificarea normelor inutile adoptate de ERA și de autoritățile naționale de supraveghere, obligând apoi autorităților naționale să elimine aceste norme, precum și prin limitarea posibilității de adoptare a unor norme noi).

Impacturile opțiunilor: impactul tuturor opțiunilor asupra mediului a fost evaluat ca fiind pozitiv, dar redus. Impactul social al tuturor opțiunilor a fost evaluat ca fiind redus/marginal.

Tabelul de mai jos prezintă beneficiile economice (eficiența) și numărul obiectivelor atinse (eficacitatea) în cazul combinării opțiunilor:

Opțiunea	Eficiență (beneficii totale nete, în milioane EUR)	Eficacitatea (numărul obiectivelor operaționale atinse)
Opțiunile 2+6: o mai bună „coordonare” la nivelul ERA + măsuri orizontale	411	1
Opțiunile 3+6: ERA ca ghișeu unic + măsuri orizontale	461	2
Opțiunile 4+6: împărțirea competențelor între ERA și autoritățile naționale de supraveghere + măsuri orizontale	497	3
Opțiunile 5+6: ERA preia activitățile autorităților naționale de supraveghere privind autorizarea și certificarea + măsuri orizontale	476	3

S-a concluzionat că opțiunea preferată este opțiunea 4 (combinată cu opțiunea 6), întrucât oferă cel mai bun echilibru al rezultatelor în raport cu:

- sectorul, în termeni de costuri și termene reduse pentru certificarea de siguranță și pentru autorizarea vehiculelor și a altor subsisteme;
- implicațiile financiare asupra bugetului UE;
- impacturile financiare asupra instituțiilor naționale;
- concordanța cu principiile subsidiarității și proporționalității;
- soluționarea problemelor identificate și

– atingerea obiectivelor.

Informații suplimentare cu privire la evaluarea impactului și la rezultatele consultării părților interesate se găsesc în documentul de lucru al serviciilor Comisiei care însoțește propunerile legislative vizând eliminarea barierelor de ordin administrativ și tehnic în domeniul interoperabilității și siguranței care au mai rămas pe piața feroviară a UE. Acest document va fi publicat pe site-ul internet al Secretariatului General al Comisiei, după adoptarea prezentului act juridic.

3. ELEMENTELE JURIDICE ALE PROPUNERII

Prezenta secțiune conține observații și explicații cu privire la principalele dispoziții ale noului Regulament privind ERA, dacă este cazul în legătură cu modificările aduse textului original al Regulamentului (CE) nr. 881/2004.

CAPITOLUL 1 PRINCIPII:

Articolul 1: obiectivele au fost revizuite pentru a reflecta noile sarcini ale Agenției și au fost deplasate la considerente, fiind înlocuite, din motive de claritate, cu dispoziții privind „obiectul și domeniul de aplicare”.

Articolul 2: statutul juridic (fostul articol 22) este deplasat în acest loc, considerat mai potrivit.

Articolul 3: modificat pentru a reflecta în mod corespunzător noile tipuri de acte ale agenției.

CAPITOLUL 2 METODE DE LUCRU:

Capitol nou, adăugat pentru a acoperi aspecte tratate inițial la alte capitole, dar care, de fapt, se referă la metodele prin care ERA își atinge obiectivele.

Articolul 4: articolul privind „grupurile de lucru” a fost rescris în scopul clarității juridice, în special: trimiterea la AEIF este caducă în prezent și poate fi eliminată; fostul articol 24 alineatul (4) a fost deplasat aici în locul articolului privind personalul ERA; regulamentul de procedură care urmează să fie adoptat de consiliul de administrație.

Articolul 7: „Evaluarea impactului”; textul original limita analiza costuri/beneficii numai la siguranță [articolul 6 alineatul (4)]; această sarcină nu ar trebui să facă parte din nicio activitate a agenției, de unde și nevoia de a muta alineatele într-o secțiune mai generală, de a le face general aplicabile și de a prevedea sarcini clare; acest lucru este în conformitate cu documentul de poziție al consiliului de administrație privind viitorul ERA și cu principiile stabilirii și gestionării bugetului pe activități.

Articolul 8: „Studii”; fostul articol 20 – deplasat, întrucât studiile constituie un mijloc de atingere a obiectivelor și nu sarcini în sine.

Articolul 9: „Avize”; fostul articol 10 privind avizele tehnice; cuvântul „tehnic” se elimină, în conformitate cu directivele; alineatul 2a litera (b) se elimină deoarece este caduc; alineatul (3) [fostul alineat (2b)] se modifică pentru extinderea domeniului de aplicare (limitat inițial numai la STI-uri, fără o motivație clară).

Articolul 10: „Vizite în statele membre”; fostul articol 33 – deplasat în această secțiune deoarece vizitele sunt mijloace de atingere a obiectivelor agenției.

CAPITOLUL 3 SARCINI LEGATE DE SIGURANȚA FERROVIARĂ:

Articolul 11: „Asistență tehnică – siguranța”; modificări minore pentru clarificarea sarcinilor care îi revin agenției.

Articolul 12: „Certificatele de siguranță”; nou rol al ERA (emiterea de certificate de siguranță), în conformitate cu propunerea din raportul privind evaluarea impactului, în concordanță cu Directiva revizuită privind siguranța.

Articolul 13: „Întreținerea vehiculelor”; articol nou – rămas din fostul capitol 3a, simplificat și deplasat în partea referitoare la siguranță, considerată fa fi cea mai relevantă.

Articolul 14: „Transportul feroviar de mărfuri periculoase”; articol nou, care formalizează ceea ce ERA face deja, în realitate, în domeniul transportului feroviar de mărfuri periculoase.

CAPITOLUL 4 SARCINI LEGATE DE INTEROPERABILITATE:

Articolul 15: „Asistență tehnică – interoperabilitatea”; ușor modificat pentru a reflecta modificările din Directiva privind interoperabilitatea [literele (b) și (c)] și pentru a clarifica sarcinile existente ale ERA.

Articolul 16: „Autorizații pentru vehicule”; articol nou – care reglementează noul rol jucat de ERA în emiterea autorizațiilor privind introducerea pe piață a vehiculelor, în conformitate cu propunerea din raportul privind evaluarea impactului, în concordanță cu Directiva privind interoperabilitatea, astfel cum a fost modificată.

Articolul 17: „Autorizații pentru tipuri de vehicule”; articol nou – care reglementează noul rol jucat de ERA în emiterea de autorizații de introducere pe piață a tipurilor de vehicule, în concordanță cu Directiva privind interoperabilitatea, astfel cum a fost modificată.

Articolul 18: „Autorizații de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre”; articol nou – care reglementează noul rol al ERA privind autorizarea echipamentelor de control-comandă și semnalizare terestre; legat de rolul ERA ca autoritate de sistem și de consecințele noii sarcini privind emiterea de autorizații de introducere pe piață a vehiculelor în privința ERTMS (pentru a se asigura că autorizațiile de introducere pe piață emise pentru vehiculele dotate cu echipamente ERTMS la bord sunt compatibile cu sistemele terestre).

Articolul 19: „Aplicații telematice”; articol nou, adăugat pentru a formaliza rolul actual pe care ERA îl joacă deja, în conformitate cu STI privind TAP/TAF și în concordanță cu raportul privind evaluarea impactului.

Articolul 20: „Sprijin pentru organismele notificate de evaluare a conformității”; modificat – dispozițiile privind monitorizarea de către Comisie a organismelor notificate au fost deplasate în noua secțiune privind monitorizarea; celelalte se referă la sprijinul acordat organismelor notificate (Comisia a încredințat agenției, începând cu 20 aprilie 2011, sarcini care țin de secretariatul tehnic al grupului de coordonare al organismelor notificate, iar această activitate este deja în curs; acest lucru trebuie să se reflecte în mod corespunzător în legislație).

CAPITOLUL 5 SARCINI LEGATE DE NORMELE NAȚIONALE (deplasat după capitolul privind interoperabilitatea):

Articolele 21, 22 și 23: „Norme naționale”; articole noi care încorporează fostele articole 9a și 9b, modificate pentru a alinia procedurile la dispozițiile directivelor privind interoperabilitatea și siguranța și pentru a lua în considerare competențele extinse ale ERA în legătură cu normele naționale care rezultă din raportul privind evaluarea impactului și din proiectul de raport al grupului operativ pentru norme naționale în materie de siguranță; gestionarea bazei de date electronice trecute în mod clar în responsabilitatea ERA, pentru a clarifica responsabilități care înainte erau mixte (Comisie și ERA) și pentru a soluționa actualele probleme tehnice legate de coordonare și de proprietate.

CAPITOLUL 6 SARCINI LEGATE DE ERTMS: secțiunii referitoare la ERTMS i se alocă un capitol nou separat.

Articolele 24 – 28: „Sarcinile ERTMS” încorporează fostul articol 21a, modificat pentru a clarifica responsabilitățile agenției și ale altor actori în legătură cu ERTMS, pentru a ameliora desfășurarea ERTMS și pentru a reflecta ceea ce ERA face deja în prezent în acest domeniu; Articolul 13e modificat în concordanță cu evaluarea preliminară a Comisiei privind cei patru ani de monitorizare tehnică.

CAPITOLUL 7 SARCINI LEGATE DE MONITORIZAREA SPAȚIULUI FERROVIAR UNIC EUROPEAN: capitol nou – diverse sarcini legate de monitorizare sunt acum combinate într-un singur capitol pentru a fi mai vizibile și mai clare.

Articolul 29: „Monitorizarea autorităților naționale de siguranță”; articol nou – o nouă sarcină care îi revine ERA: controlul asupra autorităților naționale de siguranță, după cum se propune în raportul privind evaluarea impactului (și în evaluarea Regulamentului privind ERA).

Articolul 30: „Monitorizarea organismelor notificate”: articol nou – o nouă sarcină care îi revine ERA: controlul asupra organismelor notificate, după cum se propune în raportul privind evaluarea impactului.

Articolul 31: „Monitorizarea progresului în domeniul interoperabilității și al siguranței”; bazat parțial pe fostul articol 9 [noile alineate (1) și (2), sarcinile ERA legate de monitorizarea siguranței fiind acum clarificate], pe fostul articol 14 [noile alineate (3) și (4), cele două rapoarte separate privind interoperabilitatea și siguranța fiind acum înglobate într-unul singur]; alineatul (5) – bazat pe articolul 21b alineatul (2a), în conformitate cu raportul privind evaluarea impactului și cu evaluarea Regulamentului privind ERA.

CAPITOLUL 8 ALTE SARCINI – capitol nou care combină capitolele anterioare privind registrele, personalul feroviar și alte sarcini:

Articolul 32: „Personalul feroviar”; combină fostele articole 16b, 16c și 17 pentru simplificare: unele sarcini sunt caduce, altele sunt descrise în Directiva 2007/59/CE; modificat pentru a evita ambiguitatea juridică și repetiția.

Articolul 33: „Registre”; acest articol combină fostele articole 18 și 19, actualizate și aliniate la noua legislație.

Articolul 34: „Rețele ale autorităților naționale de siguranță, ale organismelor de anchetă și ale organismelor reprezentative”; mai înainte inclus parțial în fostul articol 6 alineatul (5) și în fostul articol 9; rețeaua organismelor reprezentative a fost adăugată [alineatul (2)] pentru a ameliora și a structura coordonarea părților interesate la nivelul agenției; alineatul (3) a fost adăugat pentru a ameliora și a structura consultarea tuturor părților interesate și, în ultimă instanță, pentru a obține rezultate de o mai bună calitate din partea agenției (în conformitate cu evaluarea Regulamentului privind ERA și cu documentul de poziție privind viitorul ERA).

Articolul 35: „Comunicarea și diseminarea”; articol nou, care formalizează parțial activitățile existente ale ERA și care rezultă din raportul privind evaluarea impactului, din evaluarea Regulamentului privind ERA și din documentul de poziție privind viitorul agenției.

Articolul 36: „Cercetare și promovarea inovării”; articolul original, la care s-a adăugat cercetarea, formalizând ceea ce ERA face deja în mare măsură; în conformitate cu documentul de poziție al consiliului de administrație privind viitorul ERA.

Articolul 37: „Asistența acordată Comisiei”; ușor modificat.

Articolul 38: „Asistență pentru evaluarea proiectelor feroviare”; fostul articol 15, domeniul de evaluare a fost extins pentru a acoperi siguranța.

Articolul 39: „Asistența acordată statelor membre și părților interesate”; articol nou, ca urmare a raportului privind evaluarea impactului (măsura de la opțiunea 6) și a rezultatelor evaluării Regulamentului privind ERA.

Articolul 40: „Relații internaționale”; articolul nou, care formalizează ceea ce ERA face deja în mare măsură; în conformitate cu raportul privind evaluarea impactului și cu documentul de poziție al consiliului de administrație privind viitorul ERA.

Articolul 41: „Piese de schimb”; articol nou – sarcină nouă, în conformitate cu raportul privind evaluarea impactului.

CAPITOLUL 9 ORGANIZAREA AGENȚIEI: Elaborat în mare măsură pentru a se conforma declarației comune a Comisiei, a Parlamentului European și a Consiliului privind agențiile descentralizate și abordării comune (2012), în special în legătură cu: competențele extinse ale consiliului de administrație; crearea unui comitet executiv; program de lucru multianual; alte dispoziții standard privind aspecte legate de resursele umane și de buget.

Alte modificări importante:

Articolul 48: „Programe de lucru anuale și multianuale”; din motive de claritate s-a considerat că ar fi util un articol nou, separat, referitor la programele de lucru; în conformitate cu declarația comună și cu recomandările Curții de Conturi, a Parlamentului European, cu evaluarea Regulamentului privind ERA și cu documentul de poziție al consiliului ERA privind viitorul agenției (perspectivă multianuală, ABB și ABM, relații cu părțile interesate).

Articolele 51-57: „Comisia de apel”; articole noi – comisia de apel rezultă cu necesitate din extinderea competențelor ERA (emiterea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor și emiterea certificatelor de siguranță); raportul privind evaluarea impactului prevede crearea unui organism de apel independent, în afara agenției; se pare totuși că soluția aplicată deja în cazul AESA este mai adecvată; bazat pe dispozițiile relevante din Regulamentul privind AESA.

CAPITOLUL 10 DISPOZIȚII FINANCIARE:

Articolul 58 alineatul (2): o nouă literă (c) – se adaugă noi surse de venit pentru ERA [taxe și tarife externe pentru emiterea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor și a certificatelor de siguranță (sarcini noi)]; o nouă literă (e) – pentru punerea în conformitate cu Regulamentul privind AESA.

CAPITOLUL 11 PERSONALUL: capitol nou, urmând în mare măsură dispozițiile standard rezultate din abordarea comună cu privire la agenții (articolele 62 și 63).

Articolul 61: „Personalul – dispoziții generale”; fostul articol 24, modificat în conformitate cu declarația comună privind agențiile, cu evaluarea Regulamentului privind ERA și cu documentul de poziție al consiliului ERA privind viitorul agenției; se elimină limitările anterioare ale duratei maxime a contractelor.

CAPITOLUL 12 DISPOZIȚII GENERALE:

Articolele 64, 66-68, 70-72: deplasate din alte părți ale regulamentului inițial, modificate după caz, în conformitate cu declarația comună privind agențiile.

Articolul 65: „Acordul privind sediul și condițiile de funcționare”; articol nou, conform declarației comune privind agențiile descentralizate (2012).

Articolul 69: „Cooperarea cu autoritățile și organismele naționale”; articol nou rezultat din noile competențe conferite ERA de a emite certificate și autorizații; cooperarea cu

organismele și autoritățile naționale este considerată necesară în unele cazuri datorită expertizei acestora; posibilitate de (sub)contractare a unei părți din sarcinile ERA.

CAPITOLUL 13 DISPOZIȚII FINALE: capitol nou

Articolele 73 și 74: „Acte delegate”; articole noi – ca urmare a noilor competențe conferite ERA (de a emite certificate de siguranță și autorizații de introducere pe piață a vehiculelor, resurse proprii), este necesar să se adopte măsuri delegate; acest caz este similar cu cel al AESA.

Articolul 75: „Procedura comitetului”; articol nou, creat pentru a nu se face trimitere la alt acte (Directiva privind interoperabilitatea).

Articolul 76: „Evaluare și revizuire”; articolul original, modificat în conformitate cu declarația comună privind agențiile.

ARTICOLE CARE AU RĂMAS LA FEL CA ÎN REGULAMENTUL (CE) NR. 881/2004: 5, 6, 58, 59, 60.

4. IMPLICAȚII BUGETARE

Acest nou regulament oferă o bază legislativă pentru angajamentele bugetare și pentru cele privind personalul, legate de Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene. Calculele detaliate sunt furnizate în anexă, în Fișa financiară legislativă.

Este important de subliniat faptul că, în ceea ce privește personalul ERA, prezentul act include:

1. calcularea resurselor din două fișe financiare legislative anterioare anexate la Regulamentul (CE) nr. 881/2004 inițial și la modificarea din 2008 a acestuia [Regulamentul (CE) nr. 1335/2008], care prevedea 104 posturi temporare pentru ERA;
2. procedurile bugetare pentru perioada 2005-2013 prin care autoritatea bugetară a acordat ERA 39 de posturi suplimentare pentru a acoperi sarcinile suplimentare care nu se reflectau în Regulamentul de înființare, rezultând un total de 143 posturi temporare în 2013;
3. implicațiile asupra resurselor ale noilor sarcini și ale competențelor sporite ale ERA avute în vedere în actualul regulament nou au fost estimate la 43 de persoane.

În privința **punctului 2**, trebuie remarcat că numărul posturilor a crescut treptat de la înființarea ERA în 2005. Această modificare a făcut obiectul unei analize anuale detaliate și a fost adoptată de autoritatea bugetară în fiecare an, în conformitate cu numărul de posturi propuse de Comisie. Principala explicație a diferenței dintre punctul 1 și punctul 2 este că numărul de funcții și activități precum afaceri juridice, responsabil cu protecția datelor, secretariatul consiliului de administrație, audit intern, planificarea calității și a afacerilor, evaluarea economică (evaluarea impactului), achiziții, gestionarea instalațiilor și șeful departamentului administrativ, nu au fost prevăzute în Regulamentul de înființare – sau cel puțin nu s-a planificat realizarea lor de către un personal recrutat special în acest scop. Pentru anumite domenii de activitate, inclusiv resurse umane, IT și financiar, necesarul de resurse a fost subestimat considerabil.

În ceea ce privește evaluarea economică, această activitate rezultă din faptul că ERA a fost creată pentru a contribui la un spațiu feroviar integrat și competitiv. Ea a făcut parte integrantă din activitățile agenției încă de la început - chiar dacă în fișa financiară nu s-a prevăzut recrutarea de personal special în acest scop. Necesitatea acestei activități este irefutabilă și a

crescut recent, în paralel cu abordarea privind întocmirea bugetului pe activități, ceea ce se reflectă în faptul că se propune includerea unui nou articol în noul Regulament privind agenția.

Pe lângă aceste evoluții, prin diverse acte ale Comisiei, agenția a primit sarcini suplimentare cu implicații asupra resurselor, care nu s-au reflectat în mod corespunzător în fișa financiară. De exemplu, Decizia 2011/155/UE a Comisiei privind publicarea și gestionarea documentului de referință menționat la articolul 27 alineatul (4) din Directiva 2008/57/CE îi conferă Agenției sarcini suplimentare în legătură cu îmbunătățirea transparenței și simplificarea procedurilor și a normelor utilizate pentru autorizarea vehiculelor și a subsistemelor feroviare. Mai precis, rolul ERA vizează procedurile de documentare și de autorizare din statele membre, documentarea normelor naționale aplicate în cazul autorizării vehiculelor feroviare și al verificării coerenței datelor, sprijinul acordat autorităților naționale de siguranță, precum și gestionarea și păstrarea datelor.

În ceea ce privește **punctul 3**, implicațiile noilor sarcini și ale sarcinilor extinse asupra bugetului și personalului rezultă, în principal, din calculele realizate în evaluarea impactului, din punerea în aplicare a recomandărilor din declarația comună a Comisiei, a Parlamentului European și a Consiliului privind agențiile descentralizate, a recomandărilor Curții de Conturi și ale Serviciului de audit intern, precum și din evaluarea Regulamentului privind ERA. Toate modificările din legislație sunt explicate amănunțit în partea 3 a prezentului memorandum. Se estimează că va fi nevoie, în total, de 70 de persoane care să își asume aceste noi sarcini și sarcinile extinse, ceea ce înseamnă 43 de angajați suplimentari față de numărul actual de angajați ai Agenției. Aceste 43 de persoane noi se vor ocupa cu emiterea de autorizații și de certificate și vor fi remunerate din taxe și tarife externe, în timp ce necesarul pentru celelalte 27 de persoane va fi asigurat prin redistribuirea internă a personalului existent al agenției. Prin urmare, nu va exista niciun impact suplimentar asupra bugetului UE (cu excepția anilor 2015 și 2016, în care taxele și tarifele externe nu vor fi încă disponibile).

Cei 43 de angajați suplimentari preconizați se împart în următoarele categorii:

- experți tehnici (41 de persoane), care să se ocupe cu emiterea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor și a tipurilor de vehicule (30), a autorizațiilor de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre (6) și a certificatelor de siguranță (5);
- personal administrativ aferent (2), printre care un contabil care să se ocupe de gestionarea sistemului preconizat de taxe și tarife externe, inclusiv cooperarea cu autoritățile naționale.

Taxele și tarifele externe ar acoperi, de asemenea, cheltuielile generale aferente, în principal:

- traducerii deciziilor emise de ERA în limbile naționale;
- sistemului informatic necesar în scopuri de contabilitate (taxe și tarife externe).

Celelalte 27 persoane, care vor fi asigurate prin redistribuirea internă a personalului existent al agenției, s-ar ocupa:

- cu monitorizarea autorităților naționale de siguranță și a organismelor notificate, precum și cu punerea în aplicare a legislației naționale în domeniul siguranței și al interoperabilității;
- cu reducerea numărului de norme naționale;

- cu consilierea și sprijinirea statelor membre și a părților interesate, cu diseminarea informațiilor legate de transportul feroviar și cu formarea în acest domeniu, precum și cu coordonarea standardizării pieselor de schimb care trebuie standardizate.

Implicația bugetară totală a ERA asupra bugetului UE în 2015-2020 este estimată la 157,113 milioane EUR. Costul aferent noilor sarcini se ridică, pentru bugetul UE, la 0,4113 milioane EUR; începând cu 2017, acestea vor fi acoperite de taxele și tarifele plătite de sector.

De asemenea, există un impact asupra resurselor Comisiei (în cadrul DG MOVE). În această privință, prezentul regulament include:

1. calcularea resurselor din două fișe financiare legislative anterioare anexate la fostul Regulament (CE) nr. 881/2004 și la modificarea din 2008 a acestuia [Regulamentul (CE) nr. 1335/2008], care prevedea 2 funcționari / agenți temporari pentru Comisie;
2. modificări pentru perioada 2005-2013, prevăzându-se trei angajați suplimentari din cadrul Comisiei care să se ocupe de aspecte legate de ERA pentru a îndeplini sarcini suplimentare care nu se reflectă în Regulamentul de înființare;

Pentru Comisie, totalul general legat de prezenta inițiativă va fi de 5 persoane, nefiind necesară recrutarea de personal nou.

Propunere de

REGULAMENT AL PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI AL CONSILIULUI

privind Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene

și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004

(Text cu relevanță pentru SEE)

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 91 alineatul (1),

având în vedere propunerea Comisiei Europene,

după transmiterea proiectului de act legislativ către parlamentele naționale,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European¹,

având în vedere avizul Comitetului Regiunilor²,

hotărând în conformitate cu procedura legislativă ordinară,

întrucât:

- (1) În vederea creării treptate a unui spațiu feroviar european fără frontiere, este necesar să se întreprindă acțiuni la nivelul Uniunii în domeniul reglementărilor tehnice aplicabile transportului feroviar cu privire la aspectele tehnice (interoperabilitate) și la aspectele de siguranță, cele două fiind legate în mod indisolubil și necesitând, în aceeași măsură, un nivel mai ridicat de armonizare la nivelul Uniunii. Legislația relevantă din domeniul transportului feroviar, în special cele trei pachete feroviare, a fost adoptată în ultimele două decenii, cele mai importante acte legislative fiind Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și Directiva 2008/57/EC a Parlamentului European și a Consiliului din 17 iunie 2008 privind interoperabilitatea sistemului feroviar în Comunitate.
- (2) Urmărirea simultană a obiectivelor privind siguranța și interoperabilitatea sistemului feroviar necesită lucrări tehnice substanțiale ce trebuie conduse de un organism specializat. Acesta este motivul pentru care a fost necesar să se înființeze, ca parte a celui de-al doilea pachet feroviar din 2004, în cadrul sistemului instituțional existent și respectându-se echilibrul puterii în Uniune, o agenție europeană responsabilă cu siguranța și interoperabilitatea sistemului feroviar (denumită în continuare „agenția”).
- (3) Inițial, Agenția Europeană a Căilor Ferate a fost înființată prin Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004³, pentru a

¹ OJ C ... p

² OJ C ... p

³ JO L 164, 30.4.2004, p. 1.

promova crearea unui spațiu feroviar european fără frontiere și pentru a contribui la revitalizarea sectorului feroviar, consolidând totodată avantajele esențiale ale acestuia în ceea ce privește siguranța. Regulamentul (CE) nr. 881/2004 trebuie înlocuit cu un act nou din cauza numărului considerabil de modificări aduse sarcinilor agenției și organizării sale interne.

- (4) Cel de-al patrulea pachet feroviar propune modificări importante pentru îmbunătățirea funcționării spațiului feroviar unic european prin intermediul reformării Directivei 2004/49/CE și a Directivei 2008/57/CE, ambele legate în mod direct de sarcinile care îi revin agenției. Aceste directive, împreună cu prezentul regulament, prevăd, în special, efectuarea de sarcini legate de emiterea autorizațiilor pentru vehicule și a certificatelor de siguranță la nivelul Uniunii. Acest lucru implică atribuirea unui rol mai important agenției.
- (5) Agenția trebuie să contribuie la crearea și la funcționarea eficace a unui spațiu feroviar unic european fără frontiere, care să garanteze un nivel ridicat de siguranță și să îmbunătățească totodată poziția concurențială a sectorului feroviar. Acest obiectiv trebuie atins prin contribuția, în ceea ce privește aspectele tehnice, la punerea în aplicare a legislației Uniunii Europene prin sporirea nivelului interoperabilității sistemelor feroviare și la elaborarea unei abordări comune privind siguranța în cadrul sistemului feroviar european. De asemenea, agenția trebuie să îndeplinească rolul de autoritate europeană responsabilă cu emiterea autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor feroviare și a tipurilor de vehicule, a certificatelor de siguranță pentru întreprinderile feroviare și a autorizațiilor de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre. Mai mult, agenția trebuie să monitorizeze normele naționale în domeniul transportului feroviar și performanța autorităților naționale care își desfășoară activitatea în domeniul interoperabilității și al siguranței feroviare.
- (6) Pentru atingerea acestor obiective, agenția trebuie să țină seama pe deplin de procesul de extindere a Uniunii și de constrângerile specifice privind legăturile feroviare cu țările terțe. Agenția trebuie să aibă responsabilitate exclusivă pentru funcțiile și competențele care i-au fost atribuite.
- (7) În timpul îndeplinirii sarcinilor sale, și în special a celor legate de elaborarea de recomandări, agenția trebuie să țină seama în cel mai înalt grad de expertiza externă în domeniul feroviar. Această expertiză trebuie să provină, în primul rând, de la specialiști din sectorul feroviar și din cadrul autorităților naționale competente. Aceștia trebuie să formeze grupuri de lucru competente și reprezentative în cadrul agenției.
- (8) Pentru a furniza informații referitoare la efectele economice asupra sectorului feroviar și a impactului asupra societății, pentru a permite altora să ia decizii în cunoștință de cauză și pentru a gestiona cu mai multă eficacitate prioritățile de lucru și alocarea resurselor în cadrul agenției, aceasta trebuie să se angajeze mai ferm în activitatea de evaluare a impactului.
- (9) Agenția trebuie să furnizeze asistență tehnică independentă și obiectivă, în principal Comisiei. Directiva ... [privind interoperabilitatea sistemului feroviar] stă la baza elaborării și a revizuirii specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI-uri), în timp ce Directiva ... [privind siguranța feroviară] stă la baza elaborării și a revizuirii metodelor comune de siguranță (MCS-uri) și a obiectivelor comune de siguranță și (OCS-uri). Pentru a se asigura continuitatea activității și elaborarea în timp a STI-urilor, MCS-urilor și OCS-urilor este necesar un cadru tehnic permanent și un personal dedicat, în cadrul unui organism specializat. În acest scop, agenția trebuie să fie

responsabilă cu formularea de recomandări adresate Comisiei în legătură cu elaborarea și revizuirea STI-urilor, MCS-urilor și OCS-urilor. Organizațiile naționale de siguranță și organismele naționale de reglementare trebuie să poată solicita un aviz tehnic independent din partea agenției.

- (10) În momentul solicitării certificatelor de siguranță din partea autorităților naționale competente, întreprinderile feroviare s-au confruntat cu diverse probleme, de la amânarea procedurilor și costuri excesive, până la tratamentul inechitabil aplicat, în special, întreprinderilor nou intrate pe piață. Certificatele emise într-un stat membru nu au fost recunoscute necondiționat în alte state membre, în detrimentul spațiului feroviar unic european. Pentru ca procedurile de emitere a certificatelor de siguranță feroviară întreprinderilor feroviare să devină mai eficiente și imparțiale, este esențial să se treacă la un certificat de siguranță unic, valabil în întreaga Uniune, emis de către agenție. Directiva ... revizuită [Directiva privind siguranța feroviară] furnizează o bază în acest sens.
- (11) În prezent, Directiva 2008/57/CE prevede, în cazul vehiculelor feroviare, o autorizație de punere în funcțiune în fiecare stat membru, cu excepția unor cazuri specifice. Grupul operativ pentru autorizarea vehiculelor, înființat de Comisie în 2011, a discutat mai multe cazuri în care producătorii și întreprinderile feroviare au avut de suferit din cauza duratei și a costurilor excesive aferente procesului de autorizare și a propus o serie de îmbunătățiri. Întrucât problemele sunt cauzate de complexitatea actualului proces de autorizare a vehiculelor, acesta trebuie simplificat. Fiecare vehicul feroviar trebuie să primească doar o singură autorizație, iar această autorizație de introducere pe piață a vehiculelor și a tipurilor de vehicule trebuie emisă de agenție. Acest lucru ar aduce beneficii reale sectorului prin reducerea costurilor și a duratei procedurii și ar diminua riscul de discriminare potențială, în special a noilor societăți care doresc să pătrundă pe o piață feroviară. Directiva ... revizuită [privind interoperabilitatea sistemului feroviar] furnizează o bază în acest sens.
- (12) Pentru a continua dezvoltarea spațiului feroviar unic european, în special în ceea ce privește furnizarea de informații corespunzătoare clienților serviciilor de transport-marfă și călătorilor, și luând în considerare rolul actual al agenției, este necesar să i se atribuie mai multe responsabilități în domeniul aplicațiilor telematice. Acest lucru va asigura dezvoltarea coerentă și instalarea rapidă a acestora.
- (13) Având în vedere importanța sistemului european de management al traficului feroviar (ERTMS) pentru dezvoltarea fără probleme a spațiului feroviar unic european și pentru garantarea siguranței acestuia și ținând seama de dezvoltarea sa fragmentată de până acum, este necesar să se consolideze coordonarea globală a acestuia la nivelul Uniunii. Prin urmare, agenția, fiind cel mai competent organism al Uniunii, trebuie să primească un rol mai proeminent în acest domeniu pentru a asigura dezvoltarea coerentă a ERTMS, pentru a contribui la asigurarea conformității echipamentelor ERTMS cu specificațiile în vigoare și pentru a asigura coordonarea programelor europene de cercetare legate de ERTMS cu dezvoltarea specificațiilor tehnice privind ERTMS. Mai mult, pentru ca procedurile de emitere a autorizațiilor de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre să devină mai eficiente și mai imparțiale, este esențial să se treacă la o autorizație unică, valabilă în întreaga Uniune, emisă de Agenție. Directiva ... revizuită [Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar] furnizează o bază în acest sens.
- (14) În mod normal, autoritățile naționale competente percepeau până acum o taxă pentru emiterea autorizațiilor pentru vehicule și a certificatelor de siguranță. O dată cu

transferarea competenței la nivelul Uniunii, agenția trebuie împuternicită să perceapă taxe de la solicitanți pentru emiterea certificatelor și a autorizațiilor menționate la considerentele precedente. Nivelul taxelor respective trebuie să fie mai mic sau egal cu media taxelor percepute în prezent în Uniune și trebuie stabilit într-un act delegat care trebuie adoptat de către Comisie.

- (15) Un obiectiv general este transferarea către Agenție, în mod eficient și fără nicio reducere a nivelurilor actuale ridicate de siguranță, a funcțiilor și sarcinilor care le revin statelor membre. Agenția trebuie să dispună de resurse suficiente pentru îndeplinirea noilor sale sarcini, iar momentul alocării acestor resurse trebuie ales pe baza unor necesități clar definite. Având în vedere cunoștințele practice ale autorităților naționale, în special ale autorităților naționale de siguranță, agenției trebuie să i se permită să utilizeze în mod adecvat această expertiză atunci când acordă autorizațiile și certificatele relevante. În acest scop, trebuie încurajată detașarea de experți naționali la Agenție.
- (16) Directiva ... [privind siguranța feroviară] și Directiva ... [privind interoperabilitatea sistemului feroviar] prevăd examinarea măsurilor naționale din punctul de vedere al siguranței și al interoperabilității, precum și al compatibilității cu normele în domeniul concurenței. De asemenea, aceste directive limitează posibilitatea statelor membre de a adopta noi norme naționale. Sistemul actual, în care continuă să existe un număr mare de norme naționale, poate duce la conflicte cu normele Uniunii și creează riscul de transparență insuficientă și de discriminare disimulată a operatorilor străini, în special a celor mai mici și a celor noi. Pentru a se trece la un sistem de norme cu adevărat transparente și imparțiale în domeniul transportului feroviar la nivelul Uniunii, trebuie consolidată reducerea progresivă a numărului de norme naționale. Un aviz bazat pe expertiză independentă și neutră este esențial la nivelul Uniunii. În acest scop, este necesar să se consolideze rolul agenției.
- (17) Performanța, organizarea și procedurile decizionale în domeniul interoperabilității și siguranței feroviare variază considerabil de la o autoritate națională de siguranță la alta și de la un organism notificat de evaluare a conformității la altul, ceea ce este în detrimentul bunei funcționări a spațiului feroviar unic european. Concret, întreprinderile mici și mijlocii care doresc să intre pe piața transportului feroviar dintr-un alt stat membru pot fi afectate negativ. Prin urmare, este esențială o coordonare consolidată în vederea unei mai bune armonizări la nivelul Uniunii. În acest scop, agenția trebuie să monitorizeze autoritățile naționale de siguranță și organismele notificate de evaluare a conformității prin audituri și inspecții.
- (18) În domeniul siguranței, este important să se asigure cel mai înalt grad posibil de transparență și un flux informațional eficient. O analiză a performanțelor, bazată pe indicatori comuni și legând toate părțile din sector, este importantă și trebuie efectuată. În ceea ce privește statisticile, este necesară o strânsă colaborare cu Eurostat.
- (19) În vederea monitorizării progreselor înregistrate în domeniul interoperabilității și siguranței feroviare, agenția trebuie să fie responsabilă cu publicarea unui raport relevant o dată la doi ani. Având în vedere expertiza tehnică și imparțialitatea, agenția trebuie, de asemenea, să asiste Comisia la monitorizarea punerii în aplicare a legislației Uniunii în domeniul siguranței și interoperabilității sistemului feroviar.
- (20) Interoperabilitatea rețelei transeuropene trebuie să crească, iar noile proiecte de investiții selecționate pentru a beneficia de sprijinul Uniunii trebuie să fie în conformitate cu noile obiective de interoperabilitate stabilite în Decizia nr. 1692/96/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 iulie 1996 privind

orientările pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport⁴. Agenția este instituția potrivită pentru a contribui la atingerea acestor obiective.

- (21) Întreținerea materialului rulant reprezintă o parte importantă a sistemului de siguranță. Până în prezent, din cauza lipsei unui sistem de certificare a atelierelor de întreținere, nu a existat o piață europeană autentică a întreținerii echipamentului feroviar. Această situație a contribuit la creșterea costurilor în sector și are ca rezultat efectuarea de călătorii fără încărcătură. Prin urmare, trebuie dezvoltat și actualizat progresiv un sistem european de certificare a atelierelor de întreținere, agenția fiind organismul cel mai potrivit pentru a propune soluții adecvate Comisiei.
- (22) Calificările profesionale de care trebuie să dea dovadă mecanicii de locomotivă reprezintă un factor major atât pentru siguranță cât și pentru interoperabilitate în Uniune. Acestea sunt, de asemenea, și condiții preliminare pentru libera circulație a lucrătorilor din industria feroviară. Această chestiune trebuie abordată în raport cu cadrul existent pentru dialog social. Agenția trebuie să furnizeze asistența tehnică necesară pentru ca acest aspect să fie luat în considerare la nivelul Uniunii.
- (23) Agenția trebuie să organizeze și să faciliteze cooperarea dintre autoritățile naționale de siguranță, organismele naționale de anchetă și organismele reprezentative din sectorul feroviar care acționează la nivel european pentru a promova bunele practici, schimbul de informații relevante și colectarea de date legate de transportul feroviar, precum și pentru a monitoriza performanța globală în materie de siguranță a sistemului feroviar.
- (24) Pentru a se asigura cea mai mare transparență posibilă și accesul egal pentru toate părțile la informațiile relevante, documentele avute în vedere pentru procesele de interoperabilitate și siguranță feroviare trebuie să fie accesibile publicului. Același lucru este valabil și în cazul autorizațiilor, al certificatelor de siguranță și al altor documente relevante pentru transportul feroviar. Agenția trebuie să ofere un mijloc eficient pentru schimbul de astfel de informații și pentru publicarea lor.
- (25) Promovarea inovării și a cercetării în domeniul transportului feroviar reprezintă o sarcină importantă care trebuie încurajată de agenție, având în vedere reputația și poziția acesteia. Orice sprijin financiar acordat în acest scop în cadrul activităților agenției nu trebuie să conducă la nicio denaturare a pieței relevante.
- (26) Pentru a spori eficiența sprijinului financiar acordat de Uniune, calitatea și compatibilitatea acestuia cu reglementările tehnice relevante, agenția, fiind singurul organism al Uniunii cu competențe repute în domeniul transportului feroviar, trebuie să joace un rol activ în evaluarea proiectelor feroviare.
- (27) Legislația în domeniul interoperabilității și siguranței feroviare, ghidurile de punere în aplicare sau recomandările agenției pot pune uneori probleme de interpretare sau de altă natură părților interesate. Înțelegerea adecvată și uniformă a actelor respective este o condiție prealabilă pentru punerea în aplicare eficace a *acquis*-ului în domeniul transportului feroviar și pentru funcționarea pieței transportului feroviar. Prin urmare, agenția trebuie să participe activ la activități de formare și explicative în acest sens.
- (28) Pentru a-și îndeplini corect sarcinile, agenția trebuie să aibă personalitate juridică și un buget autonom constituit în principal dintr-o contribuție a Uniunii și din taxele și tarifele plătite de solicitanți. Pentru a-și asigura independența atât în administrația de zi cu zi, cât și pentru avizele, recomandările și opiniile pe care le emite, organizarea

⁴

JO L 228, 9.9.1996, p. 1.

agenției trebuie să fie transparentă, iar directorul executiv trebuie să aibă responsabilitate deplină. Personalul agenției trebuie să fie independent și să reprezinte un echilibru corespunzător între contractele pe termen scurt și cele pe termen lung, pentru a-și menține cunoștințele organizaționale și continuitatea în afaceri, realizând totodată schimbul necesar și permanent de expertiză cu sectorul feroviar.

- (29) Pentru a asigura îndeplinirea eficace a funcțiilor agenției, statele membre și Comisia trebuie să fie reprezentate în cadrul unui consiliu de administrație investit cu competențele necesare, inclusiv pentru stabilirea bugetului și aprobarea programelor de lucru anuale și multianuale.
- (30) Pentru a garanta transparența deciziilor consiliului de administrație, reprezentanții sectoarelor interesate trebuie să participe la reuniunile acestuia, însă fără drept de vot, acest drept fiindu-le rezervat reprezentanților autorităților publice care sunt răspunzătoare în fața autorităților democratice de control. Reprezentanții sectorului trebuie numiți de Comisie în funcție de capacitatea acestora de a reprezenta, la nivelul Uniunii, întreprinderile feroviare, directorii de infrastructură, industria feroviară, syndicatele lucrătorilor, călătorii și clienții serviciilor de transport-marfă.
- (31) Pentru pregătirea adecvată a reuniunilor consiliului de administrație și pentru acordarea de consultanță acestuia în legătură cu deciziile pe care urmează să le ia, trebuie creat un comitet executiv.
- (32) Este necesar să se garanteze că părțile afectate de deciziile luate de agenție dispun de căile de atac necesare în mod independent și imparțial. Trebuie creat un mecanism adecvat de recurs, astfel încât deciziile directorului executiv să poată face obiectul unui recurs în fața unei comisii de apel specializate, ale cărei decizii pot face, la rândul lor, obiectul unei acțiuni în fața Curții de Justiție.
- (33) O perspectivă strategică mai largă în legătură cu activitățile agenției ar contribui la planificarea și gestionarea mai eficace a resurselor acesteia și la ameliorarea calității rezultatelor sale. Prin urmare, consiliul de administrație trebuie să adopte și să actualizeze periodic un program de lucru multianual, după consultarea adecvată a părților interesate relevante.
- (34) Activitatea agenției trebuie să fie transparentă. Trebuie asigurat un control eficace din partea Parlamentului European și, în acest scop, Parlamentul European trebuie să aibă posibilitatea de a audia directorul executiv al agenției și de a fi consultat cu privire la programul de lucru multianual. Agenția trebuie să aplice, de asemenea, legislația relevantă a Uniunii privind accesul public la documente.
- (35) În ultimii ani, având în vedere că au fost înființate agenții mai descentralizate, autoritatea bugetară a căutat să crească gradul de transparență și control asupra administrării finanțărilor Uniunii alocate acestora, în special în ceea ce privește includerea în buget a taxelor, controlul financiar, puterea de descărcare, contribuțiile la programul de pensii și procedura bugetară internă (codul de conduită). În mod similar, Regulamentul (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 mai 1999 privind investigațiile efectuate de Biroul European Antifraudă (OLAF)⁵ trebuie să se aplice fără restricții agenției, care trebuie să adere la Acordul Interinstituțional din 25 mai 1999 dintre Parlamentul European, Consiliul Uniunii

⁵

JO L 136, 31.5.1999, p. 1.

Europene și Comisia Comunităților Europene privind investigațiile interne efectuate de Biroul European Antifraudă⁶.

- (36) Din moment ce obiectivele acțiunii propuse, și anume înființarea unui organism specializat pentru formularea de soluții comune în privința unor chestiuni vizând siguranța și interoperabilitatea sistemului feroviar, nu pot fi în mod suficient realizate de statele membre din cauza naturii combinate a activității ce trebuie desfășurată și, prin urmare, pot fi atinse mai bine la nivelul Uniunii, Uniunea poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității prevăzut la același articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar în vederea atingerii acestor obiective,
- (37) Pentru a se stabili în mod adecvat nivelul taxelor și tarifelor pe care agenția are dreptul să le perceapă, trebuie să i se delege Comisiei competența de a adopta acte în conformitate cu articolul 290 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene în ceea ce privește articolele care tratează emiterea și reînnoirea autorizațiilor de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre, ale autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor și a tipurilor de vehicule, precum și ale certificatelor de siguranță. Este deosebit de important ca, în cursul lucrărilor pregătitoare, Comisia să desfășoare consultări corespunzătoare, inclusiv la nivel de experți.
Comisia, atunci când pregătește și întocmește acte delegate, trebuie să asigure o transmitere simultană, la timp și adecvată a documentelor relevante către Parlamentul European și către Consiliu.
- (38) Pentru a se asigura punerea în aplicare a articolelor 21 și 22 din prezentul regulament referitoare la examinarea proiectelor de norme naționale și a normelor în vigoare, trebuie să i se confere Comisiei competențe de executare.
- (39) Pentru a se asigura condiții uniforme pentru punerea în aplicare a articolelor 29, 30, 31 și 51 din prezentul regulament, trebuie să i se confere Comisiei competențe de executare. Aceste competențe trebuie să fie exercitate în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 182/2011 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie.
- (40) Este necesar să se aplice anumite principii privind guvernanta agenției pentru a se respecta declarația comună și abordarea comună convenite în iulie 2012 de grupul de lucru interinstituțional privind agențiile descentralizate ale UE, al căror scop este de a raționaliza activitățile agențiilor și de a le spori performanțele.
- (41) Prezentul regulament respectă drepturile fundamentale și principiile recunoscute în special de Carta Drepturilor Fundamentale a Uniunii Europene,

⁶ JO L 136, 31.5.1999, p. 15.

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

CAPITOLUL 1

PRINCIPII

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

1. Prezentul regulament instituie Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene („agenția”)
2. Prezentul regulament prevede:
 - (a) instituirea agenției și sarcinile care îi revin acesteia;
 - (b) sarcinile care le revin statelor membre.
3. Prezentul regulament se aplică:
 - (a) interoperabilității în sistemul feroviar al Uniunii, prevăzută în Directiva ../../UE [Directiva privind interoperabilitatea];
 - (b) siguranței sistemului feroviar din Uniune, prevăzută în Directiva ../../UE [Directiva privind siguranța feroviară];
 - (c) certificării mecanicilor de locomotivă, prevăzută în Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 23 octombrie 2007 privind certificarea mecanicilor de locomotivă care conduc locomotive și trenuri în sistemul feroviar comunitar [Directiva privind mecanicii de locomotivă].

Articolul 2

Statutul juridic

1. Agenția este un organism al Uniunii cu personalitate juridică.
2. În fiecare dintre statele membre, agenția se bucură de cea mai extinsă capacitate juridică acordată persoanelor juridice, în temeiul legislațiilor acestora. În special, agenția poate să dobândească sau să înstrăineze bunuri mobile și imobile și se poate constitui parte în acțiuni în justiție.
3. Agenția este reprezentată de către directorul acesteia.

Articolul 3

Tipuri de acte emise de agenție

Agenția poate:

- (a) să adreseze recomandări Comisiei cu privire la aplicarea articolelor 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 32, 31, 33 și 41;
- (b) să adreseze recomandări statelor membre cu privire la aplicarea articolelor 21, 22 și 30;
- (c) să emită avize adresate Comisiei în temeiul articolelor 9, 21, 22 și 38, precum și autorităților competente din statele membre în temeiul articolului 9.

- (d) să emită decizii în temeiul articolelor 12, 16, 17, 18;
- (e) să emită avize care constituie mijloace acceptabile de conformitate în temeiul articolului 15;
- (f) să emită documente tehnice în temeiul articolului 15;
- (g) să emită rapoarte de audit în temeiul articolelor 29 și 30;
- (h) să emită orientări și alte documente fără caracter obligatoriu care să faciliteze aplicarea legislației în domeniul interoperabilității și siguranței feroviare, în temeiul articolelor 11, 15 și 24.

CAPITOLUL 2

METODE DE LUCRU

Articolul 4

Crearea și componența grupurilor de lucru

1. Agenția creează un număr limitat de grupuri de lucru pentru întocmirea recomandărilor, în special a celor legate de specificațiile tehnice privind interoperabilitatea (STI-uri), de obiectivele comune de siguranță (OCS-uri) și de metodele comune de siguranță (MCS-uri).

Agenția poate crea grupuri de lucru și în alte cazuri justificate corespunzător, la cererea Comisiei sau din proprie inițiativă, după consultarea Comisiei.
2. Agenția numește experți în grupurile de lucru.

Agenția numește în grupurile de lucru reprezentanți desemnați de autoritățile naționale competente pentru grupurile de lucru în care doresc să participe.

Agenția numește în grupurile de lucru specialiști din sectorul feroviar aflați pe lista menționată la alineatul (3). Agenția asigură reprezentarea adecvată a sectoarelor industriale și a utilizatorilor care ar putea fi afectați de măsurile pe care le poate propune Comisia pe baza recomandărilor adresate acesteia de agenție.

Agenția poate, dacă este necesar, să numească în grupurile de lucru experți independenți și reprezentanți ai organizațiilor internaționale a căror competență este recunoscută în domeniul vizat. Personalul agenției nu poate fi numit în cadrul grupurilor de lucru.
3. Fiecare organism reprezentativ menționat la articolul 34 înaintează agenției o listă a celor mai calificați experți mandatați să îl reprezinte în fiecare grup de lucru.
4. Ori de câte ori activitatea acestor grupuri de lucru are un impact direct asupra condițiilor de lucru, asupra sănătății și siguranței lucrătorilor din acest sector, reprezentanții organizațiilor de lucrători participă la grupurile de lucru relevante, în calitate de membri cu drepturi depline.
5. Cheltuielile pentru transportul și traiul membrilor grupurilor de lucru, stabilite pe baza normelor și măsurilor adoptate de consiliul de administrație, sunt suportate de agenție.
6. Grupurile de lucru sunt conduse de un reprezentant al agenției.

7. Activitatea grupurilor de lucru este transparentă. Consiliul de administrație stabilește regulamentul de procedură al grupurilor de lucru.

Articolul 5

Consultarea partenerilor sociali

Atunci când activitatea prevăzută la articolele 11, 12, 15, și 32 are un impact direct asupra mediului social sau asupra condițiilor de muncă ale lucrătorilor din sector, agenția consultă partenerii sociali în cadrul comitetului de dialog sectorial înființat în temeiul Deciziei 98/500/CE⁷.

Aceste consultări au loc înainte ca agenția să își prezinte recomandările Comisiei. Agenția ține seama în mod corespunzător de aceste consultări și este disponibilă în orice moment pentru a-și explica recomandările. Avizele prezentate de comitetul de dialog sectorial sunt înaintate de agenție Comisiei și de Comisie comitetului menționat la articolul 75.

Articolul 6

Consultarea clienților serviciilor de transport de mărfuri și a călătorilor

Atunci când activitatea menționată la articolele 11 și 15 are un impact direct asupra clienților serviciilor de transport-marfă și asupra călătorilor, agenția consultă organizațiile care îi reprezintă pe aceștia. Lista organizațiilor care urmează să fie consultate este întocmită de către Comisie, cu sprijinul comitetului menționat la articolul 75.

Aceste consultări au loc înainte ca agenția să își prezinte recomandările Comisiei. Agenția ține seama în mod corespunzător de aceste consultări și este disponibilă în orice moment pentru a-și explica recomandările. Avizele prezentate de organizațiile interesate sunt înaintate de agenție Comisiei și de Comisie comitetului menționat la articolul 75.

Articolul 7

Evaluarea impactului

1. Agenția efectuează o evaluare a impactului recomandărilor și avizelor sale. Consiliul de administrație adoptă o metodologie de evaluare a impactului bazată pe metodologia Comisiei. Agenția ține legătura cu Comisia pentru a se asigura că activitatea relevantă realizată în cadrul Comisiei este luată în considerare în mod corespunzător.
2. Înainte de începerea unei activități incluse în programul de lucru, agenția efectuează o evaluare intermediară a impactului în legătură cu care indică:
 - (a) problema de rezolvat și soluțiile probabile;
 - (b) măsura în care ar fi necesară o acțiune specifică, inclusiv emiterea unei recomandări sau a unui aviz al agenției;
 - (c) contribuția preconizată a agenției la soluționarea problemei.

⁷ Decizia 98/500/CE a Comisiei din 20 mai 1998 privind constituirea comitetelor de dialog sectorial, menite să promoveze dialogul între partenerii sociali la nivel European (JO L 225, 12.8.1998, p. 27).

Mai mult decât atât, fiecare activitate și fiecare proiect din programul de lucru trebuie să facă obiectul unei analize a eficienței, atât în mod individual, cât și în raport cu celelalte, pentru a utiliza în mod optim bugetul și resursele agenției.

3. Agenția efectuează o evaluare *ex post* a legislației rezultate din recomandările sale.
4. Statele membre furnizează agenției datele necesare pentru evaluarea impactului.

Articolul 8

Studii

Atunci când este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor care îi revin, agenția comandă studii și le finanțează din propriul buget.

Articolul 9

Avize

1. Agenția emite avize la cererea organismelor naționale de reglementare menționate la articolul 55 din Directiva 2012/34/UE [Directiva privind stabilirea unui spațiu feroviar unic european (reformare)] cu privire la aspectele legate de siguranță și de interoperabilitate ale problemelor care le sunt aduse la cunoștință.
2. Agenția emite, la cererea Comisiei, avize cu privire la modificările aduse oricărui act adoptat pe baza Directivei[Directiva privind interoperabilitatea] sau a Directivei ... [Directiva privind siguranța feroviară], mai ales dacă se semnalează posibila existență a unor deficiențe.
3. În ceea ce privește avizele menționate la alineatele anterioare și la alte articole din prezentul regulament, agenția emite avizele în termen de două luni, în lipsa unor dispoziții contrare. Agenția face publice avizele respective în termen de două luni, într-o versiune din care au fost eliminate toate informațiile comerciale cu caracter confidențial.

Articolul 10

Vizite în statele membre

1. Agenția poate efectua vizite în statele membre pentru a-și îndeplini sarcinile care îi revin, în special cele menționate la articolele 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 și 38, în conformitate cu politica definită de consiliul de administrație.
2. Agenția informează statul membru vizat asupra vizitei planificate, comunică numele oficialilor delegați din partea agenției și data la care începe vizita. Oficialii delegați ai agenției efectuează aceste vizite în urma prezentării unei decizii a directorului executiv în care se specifică scopul și obiectivele vizitei.
3. Autoritățile naționale ale statelor membre facilitează activitatea personalului agenției.
4. Agenția întocmește un raport cu privire la fiecare vizită și îl transmite Comisiei și statelor membre interesate.
5. Alineatele precedente nu aduc atingere inspecțiilor menționate la articolul 29 alineatul (6) și la articolul 30 alineatul (6) care se efectuează în continuare în conformitate cu procedura descrisă la articolele respective.

CAPITOLUL 3

SARCINI LEGATE DE SIGURANȚA FERROVIARĂ

Articolul 11

Asistență tehnică – recomandări privind siguranța feroviară

1. Agenția emite recomandări adresate Comisiei cu privire la metodele comune de siguranță (MCS) și la obiectivele comune de siguranță (OCS) prevăzute la articolele 6 și 7 din Directiva ...[Directiva privind siguranța feroviară]. De asemenea, agenția emite recomandări adresate Comisiei cu privire la revizuirea periodică a MCS-urilor și la OCS-urilor.
2. La cererea Comisiei sau din proprie inițiativă, agenția emite recomandări adresate Comisiei cu privire la alte măsuri luate în domeniul siguranței.
3. Agenția poate emite orientări și alte documente fără caracter obligatoriu care facilitează punerea în aplicare a legislației din domeniul siguranței feroviare.

Articolul 12

CertIFICATELE DE SIGURANȚĂ

Agenția emite certificate de siguranță unice în conformitate cu articolele 10 și 11 din Directiva ...[Directiva privind siguranța].

Articolul 13

Întreținerea vehiculelor

1. Agenția asistă Comisia în ceea ce privește sistemul de certificare a entităților însărcinate cu întreținerea în conformitate cu articolul 14 alineatul (6) din Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară].
2. Agenția emite recomandări adresate Comisiei în vederea aplicării articolului 14 alineatul (7) din Directiva ...[Directiva privind siguranța feroviară].
3. Agenția analizează eventualele măsuri alternative decise în conformitate cu articolul 15 din Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară] în raportul menționat la articolul 30 alineatul (2) din prezentul regulament.

Articolul 14

Transportul feroviar de mărfuri periculoase

Agenția urmărește evoluțiile legislației din domeniul transportului feroviar de mărfuri periculoase în sensul Directivei 2008/68/CE a Parlamentului European și a Consiliului⁸ și le compară cu legislația din domeniul interoperabilității și al siguranței feroviare, în special cu cerințele esențiale. În acest scop, agenția asistă Comisia și poate emite recomandări la cererea Comisiei sau din proprie inițiativă.

⁸ JO L 260, 30.9.2008, p. 13.

CAPITOLUL 4

SARCINI LEGATE DE INTEROPERABILITATE

Articolul 15

Asistență tehnică în domeniul interoperabilității sistemului feroviar

1. Agenția:
 - (a) adresează recomandări Comisiei cu privire la STI-uri și la revizuirea acestora, în conformitate cu articolul 5 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea];
 - (b) adresează recomandări Comisiei cu privire la modelele declarației de verificare „UE” și ale documentelor din dosarul tehnic care trebuie să o însoțească, în conformitate cu articolul 15 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea];
 - (c) adresează recomandări Comisiei privind specificațiile pentru registre și revizuirea acestora, în conformitate cu articolele 43, 44 și 45 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea];
 - (d) emite avize care constituie mijloace acceptabile de conformitate cu privire la deficiențele în materie de STI-uri, în conformitate cu articolul 6 alineatul (2) din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea], și le prezintă Comisiei;
 - (e) adresează avize Comisiei cu privire la cererile de neaplicare a STI-urilor prezentate de statele membre, în conformitate cu articolul 7 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea];
 - (f) emite documente tehnice în conformitate cu articolul 4 alineatul (9) din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea].
 - (g) adresează recomandări Comisiei cu privire la condițiile de lucru ale întregului personal care efectuează sarcini esențiale pentru siguranță.
2. Pentru elaborarea recomandărilor menționate la alineatul (1) literele (a) și (b), agenția:
 - (a) se asigură că STI-urile și specificațiile privind registrele sunt adaptate la progresele tehnice, la tendințele pieței și la cerințele sociale;
 - (b) se asigură că elaborarea și actualizarea STI-urilor, pe de o parte, și dezvoltarea eventualelor standarde europene care se dovedesc a fi necesare pentru interoperabilitate, pe de altă parte, sunt coordonate și mențin contactele relevante cu organismele europene de standardizare.
3. Agenția poate emite orientări și alte documente fără caracter obligatoriu care facilitează punerea în aplicare a legislației din domeniul interoperabilității sistemului feroviar.

Articolul 16

Autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor

Agenția emite autorizații de introducere pe piață a vehiculelor feroviare în conformitate cu articolul 20 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea].

Articolul 17

Autorizațiile de introducere pe piață a tipurilor de vehicule

Agenția emite autorizații de introducere pe piață a tipurilor de vehicule feroviare în conformitate cu articolul 22 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea].

Articolul 18

Autorizațiile de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre

Agenția emite autorizații de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre care sunt situate sau sunt exploatate pe întregul teritoriu al Uniunii, în conformitate cu articolul 18 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea].

Articolul 19

Aplicațiile telematice

1. Agenția acționează ca autoritate de sistem, fiind responsabilă pentru menținerea specificațiilor tehnice privind aplicațiile telematice, în conformitate cu STI-urile relevante.
2. Agenția definește, publică și aplică procedura de gestionare a cererilor de modificare a specificațiilor respective. În acest scop, agenția stabilește și menține un registru al cererilor de modificare a specificațiilor privind aplicațiile telematice și a statutului acestora.
3. Agenția elaborează și menține instrumentele tehnice de gestionare a diferitelor versiuni ale specificațiilor privind aplicațiile telematice.
4. Agenția asistă Comisia la monitorizarea instalării aplicațiilor telematice în conformitate cu STI-urile relevante.

Articolul 20

Sprijin pentru organismele notificate de evaluare a conformității

1. Agenția sprijină activitățile organismelor notificate de evaluare a conformității menționate la articolul 27 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea]. Sprijinul respectiv include, în special, elaborarea de orientări privind evaluarea conformității sau a adecvării pentru utilizare a unui element constitutiv de interoperabilitate menționat la articolul 9 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea] și de orientări pentru procedura de verificare CE menționată la articolul 10 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea].
2. Agenția facilitează cooperarea între organismele notificate de evaluare a conformității și funcționează, în special, ca secretariat tehnic pentru grupul lor de coordonare.

CAPITOLUL 5

SARCINI LEGATE DE NORMELE NAȚIONALE

Articolul 21

Examinarea proiectelor de norme naționale

1. În termen de două luni de la primire, agenția examinează proiectele de norme naționale care i-au fost transmise în conformitate cu:
 - (a) articolul 8 alineatul (2) din Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară];
 - (b) articolul 14 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea].
2. În cazul în care, după examinarea menționată la alineatul (1), agenția consideră că normele naționale permit îndeplinirea cerințelor esențiale în materie de interoperabilitate, respectarea MCS-urilor și atingerea OCS-urilor, precum și că acestea nu ar duce la discriminare arbitrară sau la restricționare disimulată în ceea ce privește operațiunile de transport feroviar dintre statele membre, agenția informează Comisia și statul membru interesat cu privire la evaluarea sa favorabilă. Comisia poate valida norma în sistemul informatic menționat la articolul 23.
3. Dacă examinarea menționată la alineatul (1) duce la o evaluare nefavorabilă, agenția:
 - (a) emite o recomandare adresată statului membru în cauză, în care prezintă motivele pentru care norma în cauză nu ar trebui să intre în vigoare și/sau să fie aplicată;
 - (b) informează Comisia cu privire la evaluarea sa nefavorabilă.
4. Dacă statul membru în cauză nu ia nicio măsură în termen de 2 luni de la primirea recomandării agenției, menționate la alineatul (3) litera (a), Comisia, după primirea informațiilor menționate la alineatul (3) litera (b) și după luarea la cunoștință a motivelor statului membru interesat, poate adopta o decizie adresată statului membru interesat prin care îi solicită acestuia să modifice proiectul de normă în cauză, să suspende adoptarea, intrarea în vigoare sau implementarea acestuia.

Articolul 22

Examinarea normelor naționale în vigoare

1. În termen de două luni de la primire, agenția examinează proiectele de norme naționale care i-au fost transmise în conformitate cu articolul 14 alineatul (3) din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea].
2. În cazul în care, după examinarea menționată la alineatul (1), agenția consideră că normele naționale permit îndeplinirea cerințelor esențiale în materie de interoperabilitate, respectarea MCS-urilor și atingerea OCS-urilor, precum și că acestea nu ar duce la discriminarea arbitrară sau la restricționarea disimulată a operațiunilor de transport feroviar dintre statele membre, agenția informează Comisia și statul membru interesat cu privire la evaluarea sa favorabilă. Comisia poate valida norma în sistemul informatic menționat la articolul 23.
3. Dacă examinarea menționată la alineatul (1) duce la o evaluare nefavorabilă, agenția:

- (a) emite o recomandare adresată statului membru în cauză, în care prezintă motivele pentru care norma în cauză ar trebui modificată sau abrogată;
 - (b) informează Comisia cu privire la evaluarea sa nefavorabilă.
4. Dacă statul membru nu ia nicio măsură în termen de 2 luni de la primirea recomandării agenției, menționate la alineatul (3) litera (a), Comisia, după primirea informațiilor menționate la alineatul (3) litera (b) și după luarea la cunoștință a motivelor statului membru interesat, poate adopta o decizie adresată statului membru interesat prin care îi solicită acestuia să modifice sau să abroge norma în cauză.
 5. Procedura descrisă la alineatele (2) și (3) se aplică, *mutatis mutandis*, în cazurile în care Agenția află că o normă națională, notificată sau nu, este redundantă sau intră în conflict cu MCS-urile, cu OCS-urile, cu STI-urile sau cu orice act legislativ al Uniunii din domeniul feroviar.

Articolul 23

Sistemul informatic care trebuie utilizat în scopul notificării și al clasificării normelor naționale

1. Agenția creează și gestionează un sistem informatic special care conține normele naționale menționate la articolul 21 alineatul (1) și la articolul 22 alineatul (1) și îl face accesibil părților interesate și publicului.
2. Statele membre notifică agenției și Comisiei normele naționale menționate la articolul 21 alineatul (1) și la articolul 22 alineatul (1) prin intermediul sistemului informatic menționat la alineatul (1). Agenția publică normele în acest sistem și îl utilizează pentru a informa Comisia în conformitate cu articolele 21 și 22.
3. Agenția clasifică normele naționale notificate în conformitate cu articolul 14 alineatul (8) din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea]. În acest scop, agenția utilizează sistemul menționat la alineatul (1) al prezentului articol.
4. Agenția clasifică normele naționale notificate în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) din Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară], ținând seama de evoluția legislației UE. În acest scop, agenția elaborează un instrument de gestionare a normelor care trebuie utilizat de statele membre pentru a-și simplifica sistemele de norme naționale. Agenția utilizează sistemul menționat la alineatul (1) al prezentului articol pentru a publica instrumentul de gestionare a normelor.

CAPITOLUL 6

SARCINI LEGATE DE SISTEMUL EUROPEAN DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI FEROVIAI (ERTMS)

Articolul 24

Autoritatea de sistem pentru ERTMS

1. Agenția acționează ca autoritate de sistem, fiind responsabilă pentru menținerea specificațiilor tehnice pentru ERTMS.
2. Agenția definește, publică și aplică procedura de gestionare a cererilor de modificare a specificațiilor respective. În acest scop, agenția stabilește și menține un registru al cererilor de modificare a specificațiilor privind ERTMS și a statutului acestora.

3. Agenția recomandă adoptarea unei noi versiuni a specificațiilor tehnice privind ERTMS. Totuși, agenția face acest lucru numai în cazul în care versiunea anterioară a fost desfășurată într-o măsură suficientă. Dezvoltarea de noi versiuni nu afectează negativ rata de desfășurare a ERTMS, stabilitatea specificațiilor necesară pentru optimizarea producției de echipamente ERTMS, randamentul investițiilor pentru întreprinderile feroviare și planificarea eficientă a desfășurării ERTMS.
4. Agenția elaborează și menține instrumente tehnice de gestionare a diferitelor versiuni ale ERTMS în scopul asigurării compatibilității tehnice și funcționale dintre rețelele și vehiculele echipate cu versiuni diferite și pentru a furniza stimulente pentru instalarea rapidă a versiunilor în vigoare.
5. În conformitate cu articolul 5 alineatul (10) din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar], agenția asigură compatibilitatea din punct de vedere tehnic dintre versiunile succesive ale echipamentelor ERTMS și versiunile mai vechi.
6. Agenția pregătește și diseminează orientări de aplicare relevante destinate părților interesate, precum și documentația tehnică legată de specificațiile tehnice privind ERTMS.

Articolul 25

Grupul de lucru ad hoc privind ERTMS al organismelor notificate de evaluare a conformității

1. Agenția sprijină activitățile organismelor notificate de evaluare a conformității menționate la articolul 27 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea].
Grupul de lucru verifică dacă aplicarea procedurii de evaluare a conformității este coerentă sau dacă un element constitutiv de interoperabilitate menționat la articolul 9 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea] și procedurile de verificare „CE” menționate la articolul 10 din Directiva... [Directiva privind interoperabilitatea] sunt adecvate pentru utilizare și efectuate de organismele notificate de evaluare a conformității.
2. Agenția prezintă Comisiei, o dată la doi ani, un raport privind activitățile grupului de lucru menționat la alineatul (1), inclusiv statistici privind prezența reprezentanților organismelor notificate de evaluare a conformității la reuniunile grupului de lucru.
3. Agenția evaluează aplicarea procedurii pentru evaluarea conformității elementelor constitutive de interoperabilitate și a procedurii de verificare „CE” pentru echipamentul ERTMS și, o dată la doi ani, prezintă un raport în care propune Comisiei îmbunătățiri, dacă este cazul.

Articolul 26

Sprijinirea compatibilității tehnice și funcționale dintre subsistemele ERTMS terestre și de la bord

1. Înainte de punerea în funcțiune a unui vehicul, agenția poate asista întreprinderile feroviare, la cererea acestora, la verificarea compatibilității tehnice și funcționale dintre subsistemele ERTMS terestre și de la bord.
2. Dacă agenția constată că există un risc de incompatibilitate tehnică și funcțională între rețelele și vehiculele dotate cu echipament ERTMS în contextul unor proiecte

ERTMS specifice, agenția poate solicita actorilor corespunzători, în special producătorilor, organismelor notificate de evaluare a conformității, întreprinderilor feroviare, gestionarilor de infrastructură și autorităților naționale de siguranță, să furnizeze orice informații relevante pentru procedurile aplicate pentru verificarea „CE” și pentru punerea în funcțiune, precum și pentru condițiile de funcționare. Agenția informează Comisia cu privire la existența unui astfel de risc și, dacă este necesar, recomandă Comisiei măsuri corespunzătoare.

Articolul 27

Sprijinirea desfășurării ERTMS și a proiectelor ERTMS

1. Agenția monitorizează implementarea ERTMS în conformitate cu planul de desfășurare prevăzut în Decizia 2012/88/UE⁹ și monitorizează coordonarea instalării ERTMS de-a lungul coridoarelor transeuropene de transport și al coridoarelor de transport feroviar de marfă, în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 913/2010¹⁰.
2. Agenția asigură monitorizarea tehnică a proiectelor de desfășurare a ERTMS finanțate de Uniune, inclusiv, dacă este posibil, analiza documentelor de licitație în cazul invitațiilor de participare la licitație. De asemenea, agenția asistă, dacă este necesar, beneficiarii fondurilor Uniunii să se asigure că soluțiile tehnice implementate în cadrul proiectelor respectă pe deplin STI-urile legate de control-comandă și de semnalizare și sunt, prin urmare, pe deplin interoperabile.

Articolul 28

Accreditarea laboratoarelor

1. Agenția sprijină, în special prin furnizarea de orientări corespunzătoare organismelor de acreditare, armonizarea acreditării laboratoarelor ERTMS în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului¹¹.
2. Agenția poate participa ca observator la evaluările *inter pares* prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 765/2008.

CAPITOLUL 7

SARCINI LEGATE DE MONITORIZAREA SPAȚIULUI FEROVIA R UNIC EUROPEAN

Articolul 29

Monitorizarea autorităților naționale de siguranță

1. Agenția monitorizează performanța și procesul decizional al autorităților naționale de siguranță prin audit și inspecții.
2. Agenția are dreptul să auditeze:

⁹ JO L 51, 23.2.2012, p. 1.

¹⁰ JO L 276, 20.10.2010, p. 22.

¹¹ JO L 218, 13.8.2008, p. 30.

- (a) capacitatea autorităților naționale de siguranță de a îndeplini sarcini legate de siguranța și interoperabilitatea feroviară;
- (b) eficacitatea monitorizării de către autoritățile naționale de siguranță a sistemelor de gestionare a siguranței actorilor, astfel cum se menționează la articolul 16 din Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară].

Procedura de desfășurare a auditurilor este adoptată de Consiliul de administrație.

3. Agenția emite rapoarte de audit și le trimite autorităților naționale de siguranță și Comisiei. Fiecare raport de audit include, în special, o listă a eventualelor deficiențe identificate de agenție, precum și recomandări de îmbunătățire.
4. Dacă agenția consideră că deficiențele menționate la alineatul (3) împiedică autoritatea națională de siguranță interesată să își îndeplinească în mod eficace sarcinile legate de siguranță și de interoperabilitate, agenția recomandă respectivei autorități naționale de siguranță să ia măsurile adecvate într-un termen care urmează să fie stabilit ținând seama de importanța deficienței.
5. Dacă autoritatea națională de siguranță nu este de acord cu recomandarea agenției menționată la alineatul (4) sau dacă autoritatea națională de siguranță nu ia măsuri ca urmare a recomandării agenției în termen de 3 luni de la primirea acesteia, Comisia poate lua o decizie în termen de șase luni, în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 75.
6. De asemenea, agenția are dreptul să efectueze inspecții anunțate sau neanunțate la autoritățile naționale de siguranță, pentru a verifica anumite sectoare ale activității și funcționării acestora, în special pentru a reexamina documente, procese și registre legate de sarcinile care le revin acestora, menționate la articolul 16 din Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară]. Inspecțiile pot fi efectuate ad hoc sau în conformitate cu un plan elaborat de agenție. Durata unei inspecții nu depășește două zile. Autoritățile naționale ale statelor membre facilitează activitatea personalului agenției. Agenția prezintă Comisiei câte un raport cu privire la fiecare inspecție.

Articolul 30

Monitorizarea organismelor notificate de evaluare a conformității

1. Agenția monitorizează organismele notificate de evaluare a conformității prin acordarea de asistență organismelor de acreditare, auditurilor și inspecțiilor, în conformitate cu alineatele (2)-(5).
2. Agenția sprijină acreditarea armonizată a organismelor notificate de evaluare a conformității, în special prin faptul că furnizează organismelor de acreditare, prin intermediul infrastructurii europene de acreditare recunoscute la articolul 14 din Regulamentul (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a cerințelor de acreditare și de supraveghere a pieței în ceea ce privește comercializarea produselor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 339/93, orientări corespunzătoare privind criteriile și procedurile de evaluare necesare pentru a stabili dacă organismele notificate îndeplinesc cerințele menționate la articolul 27 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea].
3. În cazul organismelor notificate de evaluare a conformității care nu sunt acreditate în conformitate cu articolul 24 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea], agenția poate să le auditeze capacitățile de a îndeplini cerințele menționate la

articolul 27 din directiva respectivă. Procedura de desfășurare a auditurilor este adoptată de consiliul de administrație.

4. Agenția emite rapoarte de audit care vizează activitățile menționate la alineatul (3) și le trimite organismului notificat de evaluare a conformității în cauză și Comisiei. Fiecare raport de audit include, în special, eventualele deficiențe identificate de agenție și recomandări de îmbunătățire. Dacă agenția consideră că aceste deficiențe împiedică organismul notificat în cauză să își îndeplinească în mod eficace sarcinile legate de siguranța și de interoperabilitatea sistemului feroviar, agenția adoptă o recomandare prin care solicită statului membru în care este stabilit respectivul organism notificat să ia măsuri corespunzătoare până la un anumit termen.
5. Dacă statul membru nu este de acord cu recomandarea menționată la alineatul (4) sau dacă organismul notificat nu ia măsuri ca urmare a recomandării agenției în termen de 3 luni de la primirea acesteia, Comisia poate adopta un aviz în termen de șase luni, în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 75.
6. Agenția poate, inclusiv în cooperare cu organisme naționale de acreditare relevante, să efectueze inspecții anunțate sau neanunțate la organismele notificate de evaluare a conformității pentru a verifica anumite sectoare ale activităților și funcționării acestora, în special pentru a reexamina documente, procese și registre legate de sarcinile care le revin acestora, menționate la articolul 27 din Directiva [...] [Directiva privind interoperabilitatea]. Inspecțiile pot fi efectuate ad hoc sau în conformitate cu un plan elaborat de agenție. Durata unei inspecții nu depășește două zile. Organismele notificate de evaluare a conformității facilitează activitatea personalului agenției. Agenția prezintă Comisiei câte un raport cu privire la fiecare inspecție.

Articolul 31

Monitorizarea progreselor în domeniul interoperabilității și al siguranței

1. Agenția, împreună cu rețeaua de organisme naționale de anchetă, colectează date relevante cu privire la accidente și la incidente și monitorizează contribuția organismelor naționale de anchetă la siguranța sistemului feroviar în ansamblu.
2. Agenția monitorizează performanța globală a sistemului feroviar în materie de siguranță. Agenția poate, în special, să solicite asistență din partea rețelelor menționate la articolul 34, inclusiv pentru colectarea de date. De asemenea, agenția recurge la datele colectate de Eurostat și cooperează cu Eurostat pentru a evita orice repetare a lucrărilor și pentru a asigura consecvența metodologică între indicatorii comuni de siguranță și indicatorii utilizați pentru alte moduri de transport.
3. La cererea Comisiei, agenția emite recomandări cu privire la modul de ameliorare a interoperabilității sistemelor feroviare, în special prin facilitarea coordonării între întreprinderile feroviare și gestionarii de infrastructură sau între gestionarii de infrastructură.
4. Agenția monitorizează progresele înregistrate în domeniul interoperabilității și al siguranței sistemelor feroviare. O dată la doi ani, agenția prezintă Comisiei și publică un raport privind progresele înregistrate în domeniul interoperabilității și siguranței în spațiul feroviar unic european.

5. La cererea Comisiei, agenția prezintă rapoarte privind stadiul implementării și al aplicării legislației Uniunii în domeniul siguranței și al interoperabilității într-un anumit stat membru.

CAPITOLUL 8

ALTE SARCINI

Articolul 32

Personalul feroviar

1. Agenția îndeplinește sarcinile corespunzătoare legate de personalul feroviar, prevăzute la articolele 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 și 37 din Directiva 2007/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului¹².
2. Comisia poate solicita agenției să îndeplinească și alte sarcini legate de personalul feroviar în conformitate cu Directiva 2007/59/CE.
3. Agenția consultă autoritățile competente cu privire la aspectele legate de personalul feroviar ale sarcinilor menționate la alineatele (1) și (2). Agenția poate promova cooperarea între autoritățile respective, inclusiv prin organizarea de reuniuni corespunzătoare cu reprezentanții acestora.

Articolul 33

Registrele și accesibilitatea acestora

1. Agenția stabilește și păstrează registrele europene prevăzute la articolele 43, 44 și 45 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea]. Agenția acționează ca autoritate de sistem pentru toate registrele și bazele de date menționate în directivele privind siguranța, interoperabilitatea și mecanicii de locomotivă. Aceasta include, în special:
 - (a) elaborarea și menținerea specificațiilor din registre;
 - (b) coordonarea evoluțiilor din statele membre în raport cu registrele;
 - (c) furnizarea de orientări privind registrele părților interesate relevante;
 - (d) formularea de recomandări adresate Comisiei privind îmbunătățirea specificațiilor din registrele existente și eventuala necesitate de a stabili altele noi.
2. Agenția pune la dispoziția publicului următoarele documente și registre prevăzute de Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea] și de Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară]:
 - (a) declarațiile CE de verificare a subsistemelor;
 - (b) declarațiile CE de conformitate a elementelor constitutive de interoperabilitate și declarațiile CE de adecvare pentru utilizare a elementelor constitutive de interoperabilitate;

¹² JO L 315, 3.12.2007, p. 51.

- (c) autorizațiile emise în conformitate cu Directiva ... [Directiva privind crearea spațiului feroviar unic european (reformare)];
 - (d) certificatele de siguranță emise în conformitate cu articolul 10 din Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară];
 - (e) rapoartele de anchetă trimise agenției în conformitate cu articolul 24 din Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară];
 - (f) normele naționale notificate Comisiei în conformitate cu articolul 8 din Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară] și cu articolul 14 din Directiva ... [Directiva privind interoperabilitatea];
 - (g) registrele referitoare la vehicule, inclusiv prin intermediul unor linkuri la registrele naționale relevante;
 - (h) registrele referitoare la infrastructură, inclusiv prin intermediul unor linkuri la registrele naționale relevante;
 - (i) registrul european al tipurilor autorizate de vehicule;
 - (j) registrul de cereri de modificare și modificările planificate ale specificațiilor ERTMS;
 - (k) registrul cererilor de modificare și a modificărilor planificate ale specificațiilor STI „Aplicații telematice pentru transportul de călători” (TAP) / STI „Aplicații telematice pentru transportul de marfă” (TAF);
 - (l) registrul marcajelor deținătorilor de vehicule menținut de către agenție în conformitate cu STI privind gestionarea și exploatarea traficului.
 - (m) rapoarte de calitate emise în conformitate cu articolul 28 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1371/2007.
3. Modalitățile practice de trimitere a documentelor menționate la alineatul (2) sunt discutate și stabilite de comun acord de către Comisie și statele membre pe baza unui proiect pregătit de agenție.
 4. La trimiterea documentelor menționate la alineatul (2), organismele interesate pot indica documentele care nu trebuie comunicate publicului din motive de securitate.
 5. Autoritățile naționale responsabile cu emiterea autorizațiilor și certificatelor menționate la alineatul (2) literele (c) și (d) notifică agenției, în termen de o lună, fiecare decizie individuală de emitere, reînnoire, modificare sau revocare a autorizațiilor și certificatelor respective.
 6. Agenția poate include în baza de date publică orice document sau link public important pentru obiectivele prezentului regulament, luând în considerare legislația aplicabilă a Uniunii în domeniul protecției datelor.

Articolul 34

Rețele ale autorităților naționale de siguranță, ale organismelor de anchetă și ale organismelor reprezentative

1. Agenția creează o rețea a autorităților naționale de siguranță și o rețea a organismelor de anchetă menționate la articolul 21 din Directiva ... [Directiva privind siguranța feroviară] Agenția le asigură acestora un secretariat. Rețelelor le revin, în special, următoarele sarcini:

- (a) schimbul de informații legate de siguranța și interoperabilitatea feroviară;
- (b) promovarea bunelor practici;
- (c) furnizarea de date privind siguranța feroviară agenției, în special date legate de indicatorii comuni de siguranță.

Agenția facilitează cooperarea dintre rețelele respective, putând, în special, să decidă să organizeze reuniuni mixte ale ambelor rețele.

2. Agenția creează o rețea de organisme reprezentative din sectorul feroviar care acționează la nivelul Uniunii. Lista acestor organisme este definită într-un act de punere în aplicare adoptat de Comisie, în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 75. Agenția asigură un secretariat acestei rețele. Rețelei îi revin, în special, următoarele sarcini:
 - (a) schimbul de informații legate de siguranța și interoperabilitatea sistemului feroviar;
 - (b) promovarea bunelor practici;
 - (c) furnizarea de date agenției cu privire la siguranța și interoperabilitatea sistemului feroviar.
3. Rețelele menționate la alineatele (1) și (2) pot emite avize fără caracter obligatoriu privind proiectele de recomandări menționate la articolul 9 alineatul (2).
4. Agenția poate crea și alte rețele de organisme sau autorități responsabile pentru o parte a sistemului feroviar.
5. Comisia poate participa la reuniunile rețelelor menționate în prezentul articol.

Articolul 35

Comunicarea și diseminarea

Agenția comunică părților interesate relevante și diseminează în rândul acestora cadrul european al legislației, standardelor și orientărilor în domeniul transportului feroviar, în conformitate cu planurile de comunicare și diseminare relevante adoptate de consiliul de administrație. Planurile respective, bazate pe o analiză a necesităților, sunt actualizate periodic de către consiliul de administrație.

Articolul 36

Cercetarea și promovarea inovării

1. La cererea Comisiei, agenția contribuie la activități de cercetare la nivelul Uniunii, inclusiv prin sprijinirea serviciilor Comisiei și a organismelor reprezentative relevante. Această contribuție nu aduce atingere altor activități de cercetare desfășurate la nivelul Uniunii.
2. Comisia poate încredința agenției sarcina de a promova inovații care vizează îmbunătățirea interoperabilității și siguranței feroviare, în special utilizarea noilor tehnologii informatice și a sistemelor de urmărire și localizare.

Articolul 37

Asistența acordată Comisiei

1. Agenția acordă asistență Comisiei, la solicitarea acesteia, pentru punerea în aplicare a legislației Uniunii care vizează îmbunătățirea nivelului de interoperabilitate a sistemelor feroviare și elaborarea unei abordări comune privind siguranța în sistemul feroviar european.
2. Această asistență poate include:
 - (a) acordarea de consultanță tehnică în chestiuni care necesită cunoștințe practice specifice;
 - (b) colectarea de informații prin intermediul rețelelor menționate la articolul 34.

Articolul 38

Asistență pentru evaluarea proiectelor feroviare

Fără a se aduce atingere derogărilor prevăzute de articolul 9 din Directiva [...] [Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar], la cererea Comisiei, agenția examinează, din punctul de vedere al interoperabilității și al siguranței, orice proiect care implică proiectarea, construirea, reînnoirea sau modernizarea subsistemului pentru care s-a depus o cerere de asistență financiară a Uniunii.

Agenția emite un aviz cu privire la conformitatea proiectului cu legislația relevantă în domeniul interoperabilității și al siguranței feroviare într-un termen stabilit de comun acord cu Comisia, dar care nu poate fi mai mare de două luni, în funcție de importanța proiectului și de resursele disponibile.

Articolul 39

Asistența acordată statelor membre, țărilor candidate și părților interesate

1. Din proprie inițiativă sau la cererea Comisiei, a statelor membre, a țărilor candidate sau a rețelelor menționate la articolul 34, agenția inițiază activități adecvate de formare sau de altă natură vizând aplicarea și explicarea legislației în domeniul interoperabilității și siguranței feroviare și ale produselor conexe ale agenției, cum sunt registrele, ghidurile de punere în aplicare sau recomandările.
2. Natura și amploarea activităților menționate la alineatul (1) sunt decise de consiliul de administrație și incluse în programul de lucru.

Articolul 40

Relații internaționale

1. În măsura în care este necesar pentru atingerea obiectivelor stabilite în prezentul regulament și fără a aduce atingere competențelor statelor membre și ale instituțiilor Uniunii, inclusiv ale Serviciului European de Acțiune Externă, agenția poate stabili contacte și încheia acorduri administrative cu autorități de supraveghere, cu organizații internaționale și cu administrațiile țărilor terțe care sunt competente în chestiuni acoperite de activitățile agenției, pentru a se menține la zi în ceea ce privește progresele științifice și tehnice și pentru a asigura promovarea legislației și a standardelor Uniunii în domeniul transportului feroviar.
2. Acordurile respective nu creează obligații juridice în raport cu Uniunea și cu statele sale membre și nici nu împiedică statele membre și autoritățile lor competente să încheie acorduri bilaterale sau multilaterale cu respectivele autorități de

supraveghere, organizații internaționale și administrații ale țărilor terțe. Acordurile respective și cooperarea vor face obiectul unor discuții preliminare cu Comisia și al unor rapoarte periodice către aceasta.

3. Consiliul de administrație adoptă o strategie privind relațiile cu țările terțe sau cu organizațiile internaționale în privința chestiunilor care intră în sfera de competență a agenției. Această strategie este inclusă în programul de lucru anual și multianual al agenției, cu precizarea resurselor aferente.

Articolul 41

Coordonarea cu privire la piesele de schimb

Agenția contribuie la identificarea potențialelor piese de schimb feroviare care trebuie standardizate. În acest scop, agenția poate crea un grup de lucru care să coordoneze activitățile părților interesate și poate stabili contacte cu organismele europene de standardizare. Agenția prezintă Comisiei recomandări corespunzătoare.

CAPITOLUL 9

ORGANIZAREA AGENȚIEI

Articolul 42

Structura administrativă și de conducere

Structura administrativă și de conducere a agenției cuprinde:

- (a) un consiliu de administrație, care exercită funcțiile prevăzute la articolul 47;
- (b) un comitet executiv, care exercită funcțiile prevăzute la articolul 49;
- (c) un director executiv, căruia îi revin responsabilitățile stabilite la articolul 50;
- (d) o comisie de apel, căreia îi revin responsabilitățile prevăzute la articolele 54-56.

Articolul 43

Componența consiliului de administrație

1. Consiliul de administrație este format din câte un reprezentant al fiecărui stat membru și din patru reprezentanți ai Comisiei, având cu toții drept de vot.

Consiliul de administrație include, de asemenea, șase reprezentanți, fără drept de vot, ai următoarelor grupuri la nivel european:

- (a) întreprinderile feroviare;
- (b) administratorii de infrastructură;
- (c) industria feroviară;
- (d) sindicatele;
- (e) călătorii;
- (f) clienții serviciilor de transport-marfă.

Pentru fiecare dintre aceste grupuri, Comisia numește câte un reprezentant și câte un supleant dintr-o listă restrânsă de patru nume înaintată de respectivele organizații europene.

2. La numirea membrilor consiliului și a supleanților acestora, se ține seama de măsura în care aceștia cunosc activitatea principală a agenției și de competențele lor manageriale, administrative și bugetare. Toate părțile depun eforturi pentru a limita rotația reprezentanților lor în consiliu, cu scopul de a asigura continuitatea activității acestuia. Toate părțile urmăresc realizarea unei reprezentări echilibrate a bărbaților și femeilor în consiliul de administrație.
3. Statele membre și Comisia își desemnează proprii membri în consiliul de administrație, precum și câte un supleant care îl va reprezenta pe membru în absența acestuia.
4. Mandatul membrilor este de patru ani și poate fi reînnoit.
5. După caz, participarea reprezentanților țărilor terțe și condițiile acestei participări se stabilesc în acordurile prevăzute la articolul 68.

Articolul 44

Președintele consiliului de administrație

1. Consiliul de administrație alege, cu o majoritate de două treimi dintre membrii săi cu drept de vot, un președinte dintre reprezentanții statelor membre și un vicepreședinte dintre membrii săi.
Vicepreședintele înlocuiește președintele în cazul în care acesta din urmă nu își poate îndeplini atribuțiile.
2. Mandatul președintelui și al vicepreședintelui este de patru ani și poate fi reînnoit. Cu toate acestea, mandatele lor expiră automat în momentul încetării calității acestora de membri ai consiliului de administrație.

Articolul 45

Reuniuni

1. Reuniunile consiliului de administrație sunt convocate de către președinte. Directorul executiv al agenției participă la ședințe.
2. Consiliul de administrație se întrunește cel puțin de două ori pe an. De asemenea, consiliul de administrație se întrunește la inițiativa Președintelui, la cererea Comisiei, a majorității membrilor săi sau a unei treimi din reprezentanții statelor membre din cadrul consiliului.

Articolul 46

Votul

Dacă prezentul regulament nu conține dispoziții contrare, consiliul de administrație ia decizii cu majoritatea absolută a membrilor săi cu drept de vot. Fiecare membru cu drept de vot beneficiază de un vot.

Funcțiile consiliului de administrație

1. Pentru se asigura că agenția își îndeplinește sarcinile, consiliului de administrație îi revin următoarele atribuții:
 - (a) adoptă raportul anual privind activitățile agenției pentru anul precedent, îl trimite Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și Curții de Conturi până la data de 1 iulie și îl publică;
 - (b) adoptă în fiecare an, cu o majoritate de două treimi dintre membrii săi cu drept de vot, după primirea avizului din partea Comisiei și în conformitate cu articolul 48, programul de lucru anual al agenției pentru anul următor și un program de lucru strategic multianual;
 - (c) adoptă, cu o majoritate de două treimi dintre membrii săi cu drept de vot, bugetul anual al agenției și exercită alte funcții legate de bugetul agenției, în conformitate cu capitolul 10;
 - (d) stabilește procedurile de luare a deciziilor de către directorul executiv;
 - (e) adoptă o politică privind vizitele în temeiul articolului 10;
 - (f) stabilește regulamentul de procedură;
 - (g) adoptă și actualizează planurile de comunicare și de diseminare menționate la articolul 35;
 - (h) adoptă procedurile de desfășurare a auditurilor menționate la articolele 29 și 30;
 - (i) în conformitate cu alineatul (2), exercită, în ceea ce privește personalul agenției, competențele de autoritate împuternicită să facă numiri, conferite prin Statutul funcționarilor și competențele de autoritate abilitată să încheie contracte de muncă, ce îi sunt conferite prin Regimul aplicabil altor agenți („competențele de autoritate împuternicită să facă numiri”);
 - (j) adoptă norme corespunzătoare de punere în aplicare a Statutului funcționarilor și a Regimului aplicabil altor agenți în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 110 din Statutul funcționarilor;
 - (k) numește directorul executiv și poate să prelungească mandatul acestuia sau să îl demită din funcție cu o majoritate de două treimi dintre membrii săi cu drept de vot, în conformitate cu articolul 62;
 - (l) adoptă o strategie de combatere a fraudei care să fie proporțională cu riscurile de fraudă, ținând seama de raportul dintre costurile și beneficiile măsurilor care ar urma să fie puse în aplicare;
 - (m) asigură monitorizarea adecvată a concluziilor și recomandărilor rezultate din investigațiile efectuate de Oficiul European de Luptă Antifraudă (OLAF) și din diferitele rapoarte și evaluări de audit intern sau extern;
 - (n) adoptă norme de prevenire și gestionare a conflictelor de interese în ceea ce privește membrii consiliului de administrație și ai comisiei de apel.
2. Consiliul de administrație adoptă, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 110 din Statutul funcționarilor, o decizie bazată pe articolul 2 alineatul (1) din Statutul funcționarilor și pe articolul 6 din Regimul aplicabil altor agenți, prin

care delegă directorului executiv competențele relevante de autoritate împuternicită să facă numiri și definește condițiile în care această delegare de competențe poate fi suspendată. Directorul executiv este autorizat să subdelege aceste competențe.

În aplicarea paragrafului precedent, în cazul în care circumstanțe foarte ieșite din comun impun acest lucru, consiliul de administrație poate, printr-o decizie, să suspende temporar delegarea către directorul executiv a competențelor de autoritate împuternicită să facă numiri și competențele subdelegate de către acesta și să le exercite el însuși sau să le delege unuia dintre membrii săi sau unui membru al personalului, altul decât directorul executiv.

Articolul 48

Programul de lucru anual și programul de lucru multianual

1. Consiliul de administrație al agenției adoptă programul de lucru până la data de 30 noiembrie a fiecărui an, ținând seama de avizul Comisiei, și îl prezintă statelor membre, Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și rețelelor menționate la articolul 34.
2. Programul de lucru este adoptat fără a aduce atingere procedurii bugetare anuale a Uniunii. Dacă, în termen de 15 zile de la data adoptării programului de lucru, Comisia își exprimă dezacordul cu privire la program, consiliul de administrație îl reexaminează și îl adoptă, cu eventualele modificări, în termen de două luni, în a doua lectură, fie cu o majoritate de două treimi dintre membrii săi cu drept de vot, printre care și toți reprezentanții Comisiei, fie prin votul unanim al reprezentanților statelor membre;
3. Programul de lucru al agenției identifică obiectivele fiecărei activități. În general, fiecare activitate și fiecare proiect trebuie să fie legate în mod clar de resursele necesare pentru realizarea lor, în conformitate cu principiile stabilirii bugetului și ale gestionării pe activități și cu procedura de evaluare intermediară a impactului prevăzută la articolul 7 alineatul (2).
4. Dacă este necesar, atunci când agenției i se încredințează o nouă sarcină, consiliul de administrație modifică programul de lucru adoptat. Includerea acestei sarcini noi face obiectul unei analize a implicațiilor sale asupra resurselor umane și bugetare și poate face obiectul unei decizii de amânare a altor sarcini.
5. De asemenea, până la data de 30 noiembrie a fiecărui an, consiliul de administrație adoptă și actualizează programul de lucru strategic multianual. Se ține seama de avizul Comisiei. Parlamentul European și rețelele menționate la articolul 34 sunt consultate cu privire la proiectul de program. Programul de lucru multianual adoptat este prezentat statelor membre, Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și rețelelor menționate la articolul 34.

Articolul 49

Comitetul executiv

1. Consiliul de administrație este asistat de un comitet executiv.
2. Comitetul executiv pregătește deciziile care urmează să fie adoptate de consiliul de administrație. Dacă este necesar, din cauza urgenței situației, comitetul executiv ia anumite decizii provizorii în numele consiliului de administrație, în special în chestiuni administrative și bugetare.

Împreună cu consiliul de administrație, comitetul executiv asigură monitorizarea adecvată a concluziilor și recomandărilor rezultate din investigațiile efectuate de OLAF și din diferitele rapoarte și evaluări de audit intern sau extern;

Fără a aduce atingere responsabilităților care îi revin directorului executiv, astfel cum sunt prevăzute la articolul 30, comitetul executiv îl asistă pe acesta la punerea în aplicare a deciziilor consiliului de administrație, cu scopul de a consolida supravegherea gestionării administrative și bugetare.

3. Comitetul executiv este format din președintele consiliului de administrație, un reprezentant al Comisiei și alți [patru] membri ai consiliului de administrație. Membrii și președintele comitetului executiv sunt numiți de consiliul de administrație.
4. Durata mandatului membrilor comitetului executiv este aceeași ca și în cazul membrilor consiliului de administrație.
5. Comitetul executiv se întrunește cel puțin de o dată la trei luni. Președintele comitetului executiv organizează reuniuni suplimentate la cererea membrilor săi.
6. Consiliul de administrație prevede regulile de procedură ale comitetului executiv.

Articolul 50

Atribuțiile directorului executiv

1. Agenția este coordonată de directorul executiv, care dispune de o independență totală în executarea atribuțiilor sale. Directorul executiv răspunde în fața consiliului de administrație pentru activitățile sale.
2. Fără a aduce atingere competențelor Comisiei, ale consiliului de administrație sau ale comitetului executiv, directorul executiv nu solicită și nu acceptă niciun fel de instrucțiuni de la niciun guvern sau alt organism.
3. Directorul executiv raportează Parlamentului European cu privire la îndeplinirea atribuțiilor sale atunci când este invitat să o facă. Consiliul poate invita directorul executiv să raporteze cu privire la îndeplinirea atribuțiilor sale.
4. Directorul executiv este reprezentantul legal al agenției. Directorul executiv adoptă decizii, recomandări, avize și alte acte oficiale ale agenției.
5. Directorul executiv este responsabil pentru gestionarea administrativă a agenției și pentru îndeplinirea sarcinilor încredințate acesteia prin prezentul regulament. În special, directorului executiv îi revin următoarele responsabilități:
 - (a) administrează zilnic agenția;
 - (b) pune în aplicare deciziile adoptate de consiliul de administrație;
 - (c) pregătește programul de lucru anual și programul de lucru strategic multianual și îl prezintă consiliului de administrație după consultarea Comisiei;
 - (d) pune în aplicare programul de lucru anual și programul de lucru strategic multianual și, în măsura posibilului, răspunde cererilor de asistență ale Comisiei în legătură cu sarcinile care îi revin agenției în conformitate cu prezentul regulament;
 - (e) raportează consiliului de administrație cu privire la implementarea programului de lucru strategic multianual;

- (f) ia măsurile necesare, în special adoptarea instrucțiunilor administrative interne și publicarea ordinelor, pentru a se asigura că agenția funcționează conform prezentului regulament;
- (g) stabilește un sistem eficace de monitorizare pentru a compara rezultatele agenției cu obiectivele sale operaționale și stabilește un sistem regulat de evaluare care corespunde standardelor profesionale recunoscute;
- (h) pregătește în fiecare an un proiect de raport general pe baza sistemelor de monitorizare și de evaluare menționate la litera (g) și îl prezintă consiliului de administrație;
- (i) pregătește proiectul de declarație estimativă a agenției cu privire la veniturile și cheltuielile acesteia în temeiul articolului 58 și pune în aplicare bugetul în temeiul articolului 59.
- (j) pregătește raportul anual privind activitățile agenției și îl prezintă spre evaluare consiliului de administrație;
- (k) pregătește un plan de acțiune pentru monitorizarea concluziilor evaluărilor retrospective și prezintă Comisiei, de două ori pe an, un raport privind progresele înregistrate;
- (l) protejează interesele financiare ale Uniunii prin aplicarea de măsuri preventive de combatere a fraudei, a corupției și a altor activități ilegale, prin realizarea de controale eficace și, dacă se constată nereguli, prin recuperarea sumelor plătite necorespunzător și, dacă este cazul, prin sancțiuni administrative și financiare eficace, proporționale și disuasive;
- (m) pregătește strategia agenției de combatere a fraudei și o prezintă spre aprobare consiliului de administrație;
- (n) pregătește proiectul de regulament financiar al agenției și îl prezintă spre adoptare consiliului de administrație în temeiul articolului 60, precum și normele de punere în aplicare a regulamentului respectiv.

Articolul 51

Crearea și componența comisiilor de apel

1. Agenția instituie una sau mai multe comisii de apel.
2. Fiecare comisie de apel este compusă dintr-un președinte și doi membri. Aceștia au supleanți care să-i reprezinte în absența lor.
3. Președintele, ceilalți membri, precum și supleanții acestora sunt desemnați de consiliul de administrație de pe o listă de candidați calificați stabilită de Comisie.
4. În cazul în care comisia de apel consideră că natura cauzei impune acest lucru, ea poate solicita consiliului de administrație să numească doi membri suplimentari și supleanții acestora de pe lista menționată la alineatul (3).
5. La propunerea agenției, Comisia stabilește regulamentul de procedură al comisiei de apel, după consultarea consiliului de administrație și în conformitate cu procedura consultativă menționată la articolul 75.

Articolul 52

Membrii comisiilor de apel

1. Mandatul membrilor și al supleanților din comisiile de apel este de patru ani și poate fi reînnoit.
2. Membrii comisiilor de apel sunt independenți și nu pot exercita alte atribuții în cadrul agenției. Aceștia nu se supun niciunor instrucțiuni în luarea deciziilor lor.
3. Membrii comisiilor de apel nu pot fi demisi din funcție sau retrași de pe lista de candidați calificați pe durata mandatului lor, decât în cazul în care există motive temeinice care să justifice o astfel de măsură și Comisia, după obținerea avizului consiliului de administrație, ia o decizie în acest sens.

Articolul 53

Excludere și recuzare

1. Membrii comisiilor de apel nu pot lua parte la judecarea recursurilor în legătură cu care au un interes personal, dacă au fost anterior reprezentanții uneia dintre părțile la procedură sau dacă au participat la luarea deciziei care face obiectul recursului.
2. Membrii comisiilor de apel care consideră că nu ar trebui să ia parte la o procedură de recurs pentru unul dintre motivele menționate la alineatul (1) sau pentru orice alt motiv informează comisia de apel, care decide excluderea lor în consecință.

Articolul 54

Decizii care pot face obiectul unui recurs

1. În fața comisiei de apel poate fi introdus un recurs împotriva deciziilor luate de agenție în temeiul articolelor 12, 16, 17 și 18.
2. Un recurs introdus în conformitate cu alineatul (1) nu comportă un efect de suspendare. Cu toate acestea, agenția poate suspenda aplicarea deciziei împotriva căreia se face recurs dacă aceasta consideră că circumstanțele permit acest lucru.

Articolul 55

Persoane care au dreptul la recurs, termen și demersuri

1. Orice persoană fizică sau juridică poate face recurs împotriva unei decizii adresate persoanei respective de către agenție în temeiul articolelor 12, 16, 17 și 18.
2. Recursul, împreună cu expunerea de motive aferentă, se trimite în scris la sediul agenției, în termen de două luni de la data notificării măsurii către persoana interesată sau, dacă decizia nu îi este notificată persoanei respective, în termen de două luni de la data la care persoana în cauză află despre existența deciziei respective.

Articolul 56

Examinarea recursurilor și deciziile privind recursurile

1. La examinarea recursului, comisia de apel acționează cu promptitudine. Comisia de apel invită părțile la procedura de recurs, ori de câte ori este necesar, să prezinte, în termenele stabilite, observații cu privire la notificările făcute de comisia de apel sau

la comunicările altor părți la procedura de recurs. Părțile la procedura de recurs au dreptul de a face susțineri verbale.

2. Comisia de apel poate să exercite atribuțiile corespunzătoare care țin de competența agenției sau să trimită cazul organului competent din cadrul agenției. Decizia comisiei de apel este obligatorie pentru acest organism competent.

Articolul 57

Recursuri la Curtea de Justiție

1. Acțiunile în anulare împotriva deciziilor luate de agenție în temeiul articolelor 12, 16, 17 sau 18 pot fi intentate înaintea Curții de Justiție a Uniunii Europene doar după epuizarea tuturor căilor de atac interne ale agenției.
2. Agenția ia toate măsurile necesare pentru a aduce la îndeplinire hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene.

CAPITOLUL 10

DISPOZIȚII FINANCIARE

Articolul 58

Buget

1. Estimările privind toate veniturile și cheltuielile agenției se elaborează pentru fiecare exercițiu financiar, corespunzător anului calendaristic, și se includ în bugetul agenției. Veniturile și cheltuielile trebuie să fie echilibrate.
2. Veniturile agenției constau în:
 - (a) o contribuție din partea Uniunii;
 - (b) eventualele contribuții din partea țărilor terțe care participă la lucrările agenției, în conformitate cu articolul 68;
 - (c) taxele plătite de către solicitanții și titularii certificatelor și autorizațiilor emise de agenție în conformitate cu articolele 12, 16, 17 și 18;
 - (d) tarifele pentru publicații, activități de formare și orice alte servicii oferite de agenție;
 - (e) orice contribuție financiară voluntară din partea statelor membre, a țărilor terțe sau a altor entități, cu condiția ca o astfel de contribuție să nu compromită independența și imparțialitatea agenției.
3. Cheltuielile agenției includ cheltuieli cu personalul, cheltuieli administrative, de infrastructură și de exploatare.
4. Veniturile și cheltuielile trebuie să fie echilibrate..
5. În fiecare an, consiliul de administrație, pe baza unui proiect stabilit de directorul executiv pe baza stabilirii bugetului pe activități, elaborează o declarație estimativă a veniturilor și a cheltuielilor agenției pentru exercițiul financiar următor. Această declarație estimativă, care conține un proiect al schemei de personal, este transmisă de către consiliul de administrație Comisiei până cel târziu la data de 31 ianuarie.

6. Raportul estimativ este transmis de către Comisie Parlamentului European și Consiliului (denumite în continuare „autoritate bugetară”) împreună cu proiectul preliminar al bugetului general al Uniunii Europene.
7. Pe baza declarației estimative, Comisia introduce în proiectul general de buget al Uniunii estimările pe care le consideră necesare pentru schema de personal și valoarea subvenției ce urmează să fie acordată din bugetul general, pe care îl prezintă autorității bugetare în conformitate cu articolul 314 din tratat, împreună cu o descriere și cu justificări privind orice diferență dintre declarația estimativă a agenției și subvenția care urmează să fie acordată din bugetul general.
8. Autoritatea bugetară autorizează creditele reprezentând subvenții alocate agenției. Autoritatea bugetară adoptă schema de personal a agenției.
9. Bugetul este adoptat de consiliul de administrație cu o majoritate de două treimi dintre membrii săi cu drept de vot. Bugetul agenției devine definitiv după adoptarea finală a bugetului general al Uniunii Europene și, atunci când este necesar, este ajustat în mod corespunzător.
10. Consiliul de administrație informează cât mai curând posibil autoritatea bugetară asupra intenției sale de a implementa un proiect care poate avea implicații financiare semnificative pentru resursele bugetare, în special orice proiect privind proprietatea, precum închirierea sau achiziționarea de clădiri. Consiliul de administrație informează Comisia în acest sens. În cazul în care o sucursală a autorității bugetare și-a anunțat intenția de a prezenta un aviz cu privire la proiectul respectiv, aceasta își prezintă avizul consiliului de administrație în termen de șase săptămâni de la data notificării proiectului.

Articolul 59

Execuția și controlul bugetului

1. Directorul executiv execută bugetul agenției.
2. Până cel târziu la data de 1 martie a anului care urmează fiecărui exercițiu financiar, contabilul agenției comunică contabilului Comisiei conturile provizorii însoțite de raportul privind gestiunea bugetară și financiară a exercițiului financiar respectiv. Contabilul Comisiei consolidează bilanțurile provizorii ale instituțiilor și organismelor descentralizate, în conformitate cu articolul 147 din Regulamentul (CE, Euratom) nr. 966/2012 (regulamentul financiar general).
3. Până cel târziu la data de 31 martie a anului care urmează fiecărui exercițiu financiar, contabilul Comisiei transmite Curții de Conturi conturile provizorii ale agenției însoțite de raportul privind gestiunea bugetară și financiară a exercițiului financiar respectiv. Raportul privind măsurile de gestionare bugetară și financiară pentru exercițiul financiar respectiv se prezintă, de asemenea, Parlamentului European și Consiliului.

Curtea de Conturi verifică aceste conturi în conformitate cu articolul 287 din tratat. Aceasta publică, în fiecare an, un raport asupra activităților agenției.
4. De îndată ce primește observațiile formulate de Curtea de Conturi privind conturile provizorii ale agenției, în temeiul articolului 148 din regulamentul financiar general, directorul executiv întocmește conturile definitive ale agenției sub proprie răspundere și le transmite pentru aviz consiliului de administrație.

5. Consiliul de administrație emite un aviz cu privire la conturile definitive ale agenției.
6. Până cel târziu la data de 1 iulie a anului care urmează fiecărui exercițiu financiar, directorul executiv transmite Parlamentului European, Consiliului, Comisiei și Curții de Conturi conturile definitive, însoțite de avizul consiliului de administrație.
7. Conturile definitive se publică.
8. Directorul executiv trimite Curții de Conturi un răspuns la observațiile acesteia până cel târziu la data de 30 septembrie, după încheierea fiecărui exercițiu financiar. Directorul executiv trimite acest răspuns și consiliului de administrație.
9. Directorul executiv prezintă Parlamentului European, la solicitarea acestuia din urmă, toate informațiile necesare pentru aplicarea mai ușoară a procedurii de descărcare pentru exercițiul financiar respectiv, conform articolului 165 alineatul (3) din regulamentul financiar general.
10. Până la data de 30 aprilie a exercițiului N + 2, Parlamentul European, la recomandarea Consiliului, care hotărăște cu majoritate calificată, acordă descărcarea directorului executiv cu privire la punerea în aplicare a bugetului pentru exercițiul N.

Articolul 60

Regulamentul financiar

Reglementările financiare aplicabile agenției sunt adoptate de consiliul de administrație după consultarea Comisiei. Acestea nu pot face derogare de la Regulamentul (CE, Euratom) nr. 2343/2002¹³, decât dacă o asemenea derogare este în mod specific necesară pentru funcționarea agenției, iar Comisia și-a dat acordul prealabil.

CAPITOLUL 11

PERSONALUL

Articolul 61

Dispoziții generale

1. Statutul funcționarilor Uniunii Europene și Regimul aplicabil altor agenți ai Uniunii Europene, precum și normele adoptate de comun acord de instituțiile Uniunii Europene pentru punerea în aplicare a respectivului Statut al funcționarilor se aplică personalului agenției.
2. În interes de serviciu, agenția recrutează:
 - (a) personal eligibil pentru contracte pe durată nedeterminată și
 - (b) personal neeligibil pentru contracte pe durată nedeterminată.

În conformitate cu procedura prevăzută la articolul 110 din Statutul funcționarilor, se adoptă norme corespunzătoare de punere în aplicare a prezentului alineat.

¹³ Regulamentul nr. 2343/2002 (CE, Euratom) al Comisiei din 23 decembrie 2002 privind Regulamentul financiar cadru pentru organismele menționate la articolul 185 din Regulamentul nr. 1605/2002 (CE, Euratom) al Consiliului privind Regulamentul financiar aplicabil bugetului general al Comunităților Europene (JO L 357, 31.12.2002, p. 72).

3. Agenția ia măsuri administrative corespunzătoare pentru organizarea serviciilor sale cu scopul de a evita orice conflicte de interese.

Articolul 62

Directorul executiv

1. Directorul executiv este angajat ca agent temporar al agenției în temeiul articolului 2 litera (a) din Regimul aplicabil altor agenți ai Uniunii Europene.
2. Directorul executiv este numit de consiliul de administrație dintr-o listă de candidați propusă de Comisie, ca urmare a unei proceduri de selecție deschise și transparente.
În scopul încheierii contractului directorului executiv, agenția este reprezentată de președintele consiliului de administrație.
Înainte de a fi numit în funcție, candidatul selecționat de către consiliul de administrație poate fi invitat să facă o declarație în fața comisiei competente a Parlamentului European și să răspundă întrebărilor adresate de membrii acesteia.
3. Directorul executiv este numit pentru un mandat de cinci ani. Până la sfârșitul acestei perioade, Comisia realizează o evaluare care ia în considerare evaluarea performanțelor directorului executiv, precum și sarcinile și provocările viitoare ale agenției.
4. Consiliul de administrație, la propunerea Comisiei, care ia în considerare evaluarea menționată la alineatul (3), poate prelungi mandatul directorului executiv o singură dată, cu cel mult cinci ani.
5. Consiliul de administrație informează Parlamentul European în legătură cu intenția sa de a prelungi mandatul directorului executiv. În luna care precede acordarea acestei prelungiri, directorul executiv poate primi invitația de a se adresa comisiei competente a Parlamentului European și de a răspunde întrebărilor puse de membrii acesteia.
6. Directorul executiv al cărui mandat a fost prelungit nu mai poate să participe la o altă procedură de selecție pentru același post la sfârșitul perioadei totale.
7. Directorul executiv poate fi demis din funcție numai prin decizia consiliului de administrație, care acționează la propunerea Comisiei.

Articolul 63

Experți naționali detașați și alt tip de personal

Agenția poate, de asemenea, să recurgă la experți naționali detașați sau la alt tip de personal neangajat de agenție în temeiul Statutului funcționarilor și al Regimului aplicabil altor agenți.

Consiliul de administrație adoptă o decizie care prevede norme privind detașarea experților naționali în cadrul agenției.

CAPITOLUL 12

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 64

Privilegii și imunități

Protocolul privind privilegiile și imunitățile Uniunii Europene se aplică agenției și personalului acesteia.

Articolul 65

Acordul privind sediul și condițiile de funcționare

1. Dispozițiile necesare privind găzduirea agenției în statul membru în care își are sediul și facilitățile care trebuie puse la dispoziție de către statul respectiv, împreună cu normele specifice aplicabile în statul membru în care își are sediul agenția cu privire la directorul executiv, la membrii consiliului de administrație, la personalul agenției și la membrii familiilor acestora sunt stabilite într-un acord privind sediul între agenție și statul membru gazdă, încheiat după ce s-a obținut aprobarea consiliului de administrație și cel târziu în 2015.
2. Statul membru gazdă asigură cele mai bune condiții posibile pentru buna funcționare a agenției, inclusiv condiții de școlarizare multilingvă și cu vocație europeană, precum și conexiuni de transport adecvate.

Articolul 66

Răspundere

1. Răspunderea contractuală a agenției este reglementată de legea aplicabilă contractului în cauză.
2. Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă să se pronunțe în temeiul oricărei clauze compromisorii cuprinse într-un contract încheiat de agenție.
3. În cazul răspunderii extracontractuale, în conformitate cu principiile comune ale legislațiilor statelor membre, agenția repară prejudiciile cauzate de serviciile sale sau personalul din subordine în timpul îndeplinirii sarcinilor atribuite acestora.
4. Curtea de Justiție a Uniunii Europene este competentă în ce privește litigiile cu privire la despăgubirile ce se acordă pentru prejudiciile menționate la alineatul (3).

Articolul 67

Regimul lingvistic

1. Dispozițiile prevăzute de Regulamentul nr. 1 din 15 aprilie 1958 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene¹⁴ se aplică agenției.
2. Serviciile de traducere necesare pentru funcționarea agenției sunt asigurate de Centrul de Traduceri pentru Organismele Uniunii Europene.

¹⁴ JO 17, 6.10.1958, p. 385.

Articolul 68

Participarea țărilor terțe la activitățile agenției

1. Fără a aduce atingere articolului 40, agenția este deschisă participării țărilor terțe, în special a țărilor care intră sub incidența politicii europene de vecinătate, a țărilor vizate de politica de extindere și a țărilor AELS care au încheiat cu Uniunea acorduri în temeiul cărora țările în cauză au adoptat și aplică în prezent legislația Uniunii sau măsuri naționale echivalente în domeniul reglementat de prezentul regulament.
2. În conformitate cu prevederile relevante ale acordurilor menționate la alineatul (1), între agenție și țările terțe se instituie aranjamente pentru a stabili normele detaliate de participare a acestor țări la activitățile agenției, în special în ceea ce privește natura și anvergura participării. Aceste aranjamente includ dispoziții privind contribuțiile financiare și personalul. Ele pot include și dispoziții referitoare la reprezentarea, fără drept de vot, în consiliul de administrație.

Agenția semnează aranjamentele după primirea acordului din partea Comisiei și după consultarea consiliului de administrație.

Articolul 69

Cooperarea cu autoritățile și organismele naționale

1. Agenția poate încheia acorduri cu autoritățile naționale competente, în special cu autoritățile naționale de siguranță, și cu alte organisme competente, în legătură cu punerea în aplicare a articolelor 12, 16, 17 și 18.
2. Acordurile pot include contractarea de către autoritățile naționale a unora dintre sarcinile agenției, cum ar fi verificarea și pregătirea dosarelor, verificarea compatibilității tehnice, efectuarea de vizite și elaborarea de proiecte de studii tehnice.
3. Agenția se asigură că acordurile cuprind cel puțin descrierea specificată a sarcinilor și a condițiilor pentru prestații, termenele care se aplică furnizării acestora, precum și nivelul și calendarul plăților.
4. Acordurile descrise la alineatele (1), (2) și (3) nu aduc atingere responsabilității generale a agenției pentru îndeplinirea sarcinilor care îi revin în conformitate cu articolele 12, 16, 17 și 18.

Articolul 70

Transparență

Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁵ se aplică documentelor deținute de către Agenție.

Consiliul de administrație adoptă măsurile practice pentru punerea în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 1049/2001 până la [...].

Deciziile adoptate de agenție în temeiul articolului 8 din Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 pot face obiectul unei plângeri adresate Ombudsmanului sau al unei acțiuni înaintate Curții de Justiție a Uniunii Europene, conform articolelor 228, respectiv 263 din tratat.

¹⁵ JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

Prelucrarea datelor cu caracter personal de către agenție face obiectul Regulamentului (CE) nr. 45/2001.

Articolul 71

Norme de securitate pentru protecția informațiilor confidențiale

Agenția aplică principiile de securitate cuprinse în normele de securitate ale Comisiei pentru protecția informațiilor UE clasificate (IUEC) și a informațiilor neclasificate sensibile, în conformitate cu anexa la Decizia 2001/844/CE, CECO, Euratom a Comisiei din 29 noiembrie 2001 modificare a regulamentului său de procedură. Aceasta acoperă, printre altele, dispoziții privind schimbul, prelucrarea și stocarea informațiilor respective.

Articolul 72

Combaterea fraudei

1. Pentru a facilita combaterea fraudei, a corupției și a altor activități ilegale în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1073/1999, în termen de șase luni de la data intrării în vigoare a prezentului regulament, agenția aderă la acordul interinstituțional din 25 mai 1999 privind investigațiile interne efectuate de către Oficiul European de Lupta Antifraudă (OLAF) și adoptă dispozițiile corespunzătoare aplicabile tuturor angajaților agenției, utilizând modelul stabilit în anexa la acordul respectiv.
2. Curtea Europeană de Conturi are competența de a efectua audituri, pe bază de documente și la fața locului, în ceea ce-i privește pe toți beneficiarii de granturi, contractanții și subcontractanții care au primit fonduri ale Uniunii din partea agenției.
3. OLAF poate efectua investigații, inclusiv controale la fața locului și inspecții, în conformitate cu dispozițiile și procedurile prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1073/1999 al Parlamentului European și al Consiliului¹⁶ și de Regulamentul (Euratom, CE) nr. 2185/96 al Consiliului¹⁷, pentru a stabili dacă au avut loc fraude, cazuri de corupție sau orice activitate ilegală care afectează interesele financiare ale Uniunii în legătură cu un grant sau cu un contract finanțat de agenție.
4. Fără a aduce atingere alineatelor (1), (2) și (3), acordurile de cooperare cu țări terțe și cu organizații internaționale, contractele, acordurile de grant și deciziile privind granturile luate de agenție trebuie să conțină dispoziții care să împuternicească în mod expres Curtea Europeană de Conturi și OLAF să efectueze astfel de audituri și investigații, în conformitate cu competențele lor respective.

CAPITOLUL 13

DISPOZIȚII FINALE

Articolul 73

Acte delegate legate de articolele 12, 16, 17 și 18

1. Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 74 privind taxele și tarifele în aplicarea articolelor 12, 16, 17 și 18.

¹⁶ JO L 136, 31.5.1999, p. 1.

¹⁷ JO L 292, 15.11.1996, p. 2.

2. Măsurile menționate la alineatul (1) determină în special aspectele pentru care sunt datorate taxele și tarifele în temeiul articolelor 12, 16, 17 și 18, valoarea taxelor și tarifelor și modul de plată a acestora.
3. Se percep taxe și tarife pentru:
 - (a) emiterea și reînnoirea autorizațiilor de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și de semnalizare terestre, ale autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor și a tipurilor de vehicule, inclusiv eventuala mențiune a compatibilității cu rețelele sau cu liniile;
 - (b) emiterea și reînnoirea certificatelor de siguranță;
 - (c) prestarea de servicii; acestea trebuie să reflecte costul real al fiecărei prestații individuale;
 - (d) prelucrarea recursurilor.Toate taxele și tarifele sunt exprimate și se plătesc în euro.
4. Valoarea taxelor și tarifelor se stabilește la un astfel de nivel încât să se garanteze că veniturile legate de acestea sunt suficiente pentru a acoperi întregul cost al serviciilor prestate. Toate cheltuielile agenției imputabile personalului implicat în activitățile menționate la alineatul (3), inclusiv contribuția proporțională a angajatorului la fondul de pensii, se reflectă în mod special în acest cost. În cazul în care se constată recurența unui dezechilibru semnificativ rezultat din furnizarea serviciilor acoperite de taxe și tarife, revizuirea nivelului taxelor și tarifelor devine obligatorie.

Articolul 74

Exercitarea delegării

1. Competența de a adopta acte delegate i se conferă Comisiei sub rezerva condițiilor prevăzute în prezentul articol.
2. Competența menționată la articolul 73 se delegă Comisiei pentru o perioadă de timp nedeterminată, începând cu data intrării în vigoare a prezentului regulament.
3. Delegarea competenței menționate la articolul 73 poate fi revocată în orice moment de către Parlamentul European sau de către Consiliu. O decizie de revocare pune capăt delegării de competențe specificate în decizia respectivă. Decizia produce efecte din ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* sau de la o dată ulterioară menționată în decizie. Decizia nu aduce atingere valabilității actelor delegate care sunt deja în vigoare.
4. Imediat după ce adoptă un act delegat, Comisia notifică acest lucru simultan Parlamentului European și Consiliului.
5. Un act delegat adoptat în temeiul articolului 73 intră în vigoare doar dacă Parlamentul European sau Consiliul nu a formulat nicio obiecție în termen de [2 luni] de la notificarea actului către Parlamentul European și Consiliu sau dacă, înainte de expirarea acestui termen, atât Parlamentul European, cât și Consiliul, au informat Comisia că nu au obiecții. Termenul respectiv poate fi prelungit cu [2 luni] la inițiativa Parlamentului European sau a Consiliului.

Articolul 75

Procedura comitetelor

Comisia este sprijinită de comitetul înființat în temeiul articolului 21 din Directiva 96/48/CE. Comitetul respectiv este un comitet în înțelesul Regulamentului (UE) nr. 182/2011.

Atunci când se face trimitere la prezentul articol, se aplică articolul 4 din Regulamentul (UE) nr. 182/2011.

Articolul 76

Evaluare și revizuire

1. În termen de cel mult cinci ani de la data intrării în vigoare a prezentului regulament și, ulterior, o dată la cinci ani, Comisia comandă o evaluare în special a impactului, a eficacității și a eficienței agenției și a practicilor sale de lucru. Evaluarea abordează, în special, orice necesitate de modificare a mandatului agenției și implicațiile financiare ale unei astfel de modificări.
2. Comisia prezintă Parlamentului European, Consiliului și consiliului de administrație raportul de evaluare împreună cu concluziile sale asupra raportului. Concluziile evaluării se fac publice.
3. Cu ocazia unei evaluări din două, se efectuează o evaluare a rezultatelor realizate de agenție, având în vedere obiectivele, mandatul și sarcinile acesteia.

Articolul 77

Dispoziții tranzitorii

1. Agenția înlocuiește Agenția Europeană a Căilor Ferate înființată prin Regulamentul (CE) nr. 881/2004 și este succesoarea acesteia în ceea ce privește proprietatea, acordurile, obligațiile juridice, contractele de angajare, angajamentele financiare și răspunderea.
2. Prin derogare de la articolul 43, membrii consiliului de administrație numiți în temeiul Regulamentului (CE) nr. 881/2004 înainte de data intrării în vigoare a prezentului regulament rămân în funcție până la data expirării mandatelor lor de membri ai consiliului de administrație.
Prin derogare de la articolul 49, directorul executiv care a fost numit în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 881/2004 își păstrează funcția până la data expirării mandatului său.
3. Prin derogare de la articolul 61, toate contractele de angajare aflate în vigoare la data intrării în vigoare a prezentului regulament vor fi onorate până la data expirării lor.

Articolul 78

Abrogare

Regulamentul (CE) nr. 881/2004 se abrogă.

Articolul 79

Intrare în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

Pentru Parlamentul European
Președintele

Pentru Consiliu
Președintele

ANEXĂ
FIȘĂ FINANCIARĂ LEGISLATIVĂ

1. CADRUL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

1.1. Denumirea propunerii/inițiativei

Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind Agenția pentru Căi Ferate a Uniunii Europene și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004

1.2. Domeniul (domeniile) de politică în cauză în structura ABM/ABB¹⁸

06: Mobilitate și transporturi
0602: Transport intern, aerian și maritim
060208: Agenția Europeană a Căilor Ferate
06020801: Agenția Europeană a Căilor Ferate – Contribuție la titlurile 1 și 2
06020802: Agenția Europeană a Căilor Ferate – Contribuție la titlul 3

1.3. Tipul propunerii/inițiativei

- ☐ Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă**
- ☐ Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune nouă ca urmare a unui proiect-pilot/a unei acțiuni pregătitoare¹⁹**
- ☒ Propunerea/inițiativa se referă la **prelungirea unei acțiuni existente**
- ☐ Propunerea/inițiativa se referă la **o acțiune reorientată către o acțiune nouă**

1.4. Obiective

1.4.1. Obiectiv(e) strategic(e) multianual(e) al(e) Comisiei vizat(e) de propunere/inițiativă

Obiective/valoare adăugată UE în conformitate cu strategia Europa 2020:

Agenția contribuie la transportul feroviar interoperabil, sigur și durabil pentru economia UE și pentru cetățenii acesteia. Acest obiectiv este în deplină conformitate cu cele trei priorități ale strategiei Europa 2020:

- creștere inteligentă: dezvoltarea unei economii bazate pe cunoaștere și inovare; agenția contribuie la dezvoltarea celor mai ridicate standarde tehnice posibile pentru vehiculele și infrastructura feroviare, promovând astfel cunoașterea și inovarea.
- creștere durabilă: promovarea unei economii mai eficiente din punctul de vedere al utilizării resurselor, mai ecologice și mai competitive; agenția contribuie la transformarea sectorului transporturilor din UE într-unul mai sustenabil și mai ecologic, limitând nivelul global al emisiilor și al consumului de energie. Transportul feroviar va contribui la obiectivele „20/20/20” privind schimbările climatice și energia și la inițiativa emblematică „O Europă eficientă din punctul de vedere al

¹⁸ ABM (*Activity Based Management*): gestionarea pe activități – ABB (*Activity Based Budgeting*): stabilirea bugetului pe activități.

¹⁹ Astfel cum sunt menționate la articolul 49 alineatul (6) litera (a) sau (b) din Regulamentul financiar.

utilizării resurselor”. Agenția își va juca rolul în implementarea strategiei în sectorul transportului feroviar.

- creștere favorabilă incluziunii: promovarea unei economii cu o rată ridicată a ocupării forței de muncă, care să asigure coeziunea socială și teritorială. În privința regiunilor periferice și a conectării acestora cu centrul, transportul feroviar este un element esențial pentru asigurarea coeziunii teritoriale. Acesta oferă mijloace de transport accesibile și sustenabile pentru categorii largi de populație, contribuind astfel la creșterea mobilității sociale și a oportunităților de ocupare a forței de muncă, și ajută la eliminarea decalajului dintre regiunile și țările mai sărace și cele mai bogate din UE.

1.4.2. Obiectiv(e) specific(e) și activitatea (activitățile) ABM/ABB în cauză

Domeniu bugetar: 06 02

Activitatea ABM/ABB în cauză: 060208 Agenția Europeană a Căilor Ferate:

- Rubrica bugetară 06 02 08 01 — Agenția Europeană a Căilor Ferate — Subvenție în temeiul titlurilor I și II (cheltuieli administrative)

- Rubrica bugetară 06 02 08 02 — Agenția Europeană a Căilor Ferate — Subvenție în temeiul titlului III (cheltuieli operaționale)

Obiective specifice:

Obiectivul specific 1: Eficientizarea procedurilor de certificare și de autorizare prin emiterea de certificate de siguranță, autorizații de introducere pe piață a vehiculelor și autorizații de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre unice, valabile pe întregul teritoriu al UE, precum și asigurarea nediscriminării.

Obiectivul specific 2: Creșterea coerenței cadrului feroviar al UE prin monitorizarea autorităților feroviare naționale și prin reducerea numărului de norme naționale în domeniul transportului feroviar.

Obiectivul specific 3: Îmbunătățirea implementării și a aplicării legislației UE în domeniul transportului feroviar prin creșterea asistenței acordate Comisiei, statelor membre și părților interesate.

Obiectivul specific 4: Acordarea de asistență Comisiei la crearea și actualizarea legislației secundare în domeniul interoperabilității și al siguranței feroviare, inclusiv la dezvoltarea unei abordări comune privind siguranța.

Obiectivul specific 5: Asigurarea unei dezvoltări coerente a ERTMS în UE și promovarea ERTMS în afara UE.

Obiectivul specific 6: Asigurarea certificării corecte a mecanicilor de locomotivă și alte sarcini conexe, în conformitate cu Directiva 2007/59/CE.

Obiectivul specific 7: Menținerea și actualizarea registrelor și a bazelor de date publice legate de siguranța și interoperabilitatea sistemului feroviar.

1.4.3. *Rezultatul (rezultatele) și impactul preconizate*

A se preciza efectele pe care propunerea/inițiativa ar trebui să le aibă asupra beneficiarilor vizati/grupurilor vizate.

Rezultate legate de obiectivele specifice:

Rezultatul obiectivului specific nr. 1: reducerea costurilor pentru solicitanți și a duratei de emitere a certificatelor de siguranță, a autorizațiilor de introducere pe piață a vehiculelor și a autorizațiilor de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre; condiții identice pentru toți solicitanții din UE; garantarea nediscriminării operatorilor.

Rezultatul obiectivului specific nr. 2: armonizarea aplicării legislației UE în domeniul transportului feroviar și a practicilor autorităților naționale; creșterea clarității și a transparenței cerințelor juridice și a condițiilor de exploatare în UE atât prin reducerea normelor inutile, cât și prin limitarea posibilităților de recurgere la practici discriminatorii împotriva operatorilor.

Rezultatul obiectivului specific nr. 3: creșterea nivelului de înțelegere, în rândul părților interesate și al statelor membre, a legislației în domeniul feroviar, ceea ce va duce la o mai bună funcționare a spațiului feroviar unic european; creșterea eficienței și a eficacității activității diferitelor servicii ale Comisiei.

Rezultatul obiectivului specific nr. 4: Creșterea interoperabilității și a nivelului de siguranță al spațiului feroviar unic european, cu beneficii pentru întreprinderile feroviare, pentru clienți și pentru călători.

Rezultatul obiectivului specific nr. 5: Implementarea coerentă a ERTMS în UE și respectarea specificațiilor în vigoare de către echipamentele ERTMS; promovarea standardelor ERTMS în afara UE.

Rezultatul obiectivului specific nr. 6: Aplicarea unui tratament coerent în UE mecanicilor de locomotivă.

Rezultatul obiectivului specific nr. 7: Transparența datelor privind interoperabilitatea și siguranța feroviară care sunt importante pentru părțile interesate din domeniul transportului feroviar, pentru statele membre și pentru publicul larg.

1.4.4. *Indicatori privind rezultatele și impactul*

A se preciza indicatorii care permit monitorizarea punerii în aplicare a propunerii/inițiativei.

Indicatori privind obiectivul specific 1:

- numărul certificatelor de siguranță emise;
- numărul autorizațiilor pentru introducerea vehiculelor pe piață emise;
- numărul autorizațiilor de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre emise.

Indicatori privind obiectivul specific 2:

- numărul rapoartelor de audit emise de autoritățile naționale;
- numărul de norme naționale eliminate;
- numărul de norme naționale declarate ca fiind reciproc acceptate;
- alte rezultate legate de control și de monitorizare.

Indicatori privind obiectivul specific 3:

- numărul rapoartelor de evaluare a punerii în aplicare a legislației din domeniul transportului feroviar;
- numărul proiectelor feroviare evaluate;
- numărul informațiilor și al evenimentelor de formare (atelieri de lucru, conferințe) organizate;
- numărul documentelor interpretative emise;
- numărul vizitelor de asistență efectuate;
- alte rezultate legate de creșterea asistenței.

Indicatori privind obiectivul specific 4:

- numărul recomandărilor privind noile specificații tehnice de interoperabilitate (STI-uri) trimise Comisiei;
- numărul recomandărilor privind revizuirea specificațiilor tehnice de interoperabilitate (STI-uri) trimise Comisiei;
- numărul recomandărilor privind noile specificații tehnice de interoperabilitate (STI-uri) trimise Comisiei;
- numărul recomandărilor privind revizuirea metodelor comune de siguranță (MCS-uri) trimise Comisiei;
- numărul avizelor adresate Comisiei, statelor membre și altor părți interesate;
- numărul evaluărilor impactului și al analizelor costuri-beneficii emise;
- alte rezultate legate de creșterea interoperabilității și a siguranței.

Indicatori privind obiectivul specific 5:

- numărul recomandărilor legate de modificările și de noile versiuni ale ERTMS emise;
- numărul rapoartelor transmise Comisiei privind evaluarea implementării evaluării de conformitate și a procedurii de verificare CE a echipamentelor ERTMS;
- numărul recomandărilor trimise Comisiei cu privire la incompatibilitățile tehnice ale proiectelor ERTMS;
- alte rezultate legate de asigurarea dezvoltării și desfășurării coerente a ERTMS.

Indicatori privind obiectivul specific 6:

- numărul mecanicilor de locomotivă certificați în conformitate cu Directiva privind mecanicii de locomotivă;
- alte rezultate legate de armonizarea condițiilor aplicabile mecanicilor de locomotivă.

Indicatori privind obiectivul specific 7:

- numărul bazelor de date și al registrelor instituite și gestionate;
- alte rezultate legate de transparența datelor legate de transportul feroviar.

1.5. Motivul (motivele) propunerii/inițiativei

1.5.1. Cerință (cerințe) de îndeplinit pe termen scurt sau lung

Să se permită ERA să participe la activități noi și să se continue acoperirea suficientă a sarcinilor existente care sunt necesare pentru realizarea unei piețe interne pe deplin interoperabile și sigure a transportului feroviar (spațiul feroviar unic european).

1.5.2. Valoarea adăugată a implicării UE

Implicarea actuală a UE (sarcinile Agenției Europene a Căilor Ferate) este prevăzută în Regulamentul (CE) nr. 881/2004 privind înființarea ERA. Mai mult decât atât, Directiva 2004/49/CE, Directiva 2008/57/CE și Directiva 2007/59/CE au încredințat agenției, în mod direct sau indirect, alte sarcini. În mod similar, numeroase acte legislative secundare adoptate de Comisie în temeiul directivelor susmenționate, în special STI-urile, MCS-urile și OCS-urile, au avut un impact asupra activităților și a lucrărilor ERA. Prezentul regulament vizează să combine într-un singur act toate sarcinile care îi revin în prezent agenției și să extindă rolul ERA în sectoarele în care acest rol este justificat.

În conformitate cu Cartea albă privind transporturile din 2011 (Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor) și rezultatele evaluării impactului care însoțește prezenta inițiativă, prezenta propunere va aduce și mai multă valoare adăugată la nivelul UE prin eliminarea barierelor tehnice și administrative care există în sectorul transportului feroviar, în special prin:

- creșterea eficienței (reducerea costurilor și rapiditate) și a imparțialității autorizațiilor pentru vehiculele feroviare și ale certificării de siguranță a întreprinderilor feroviare prin emiterea lor la nivelul UE;
- creșterea coerenței și aplicării acquis-ului feroviar al UE prin faptul că agenția este autorizată să monitorizeze funcționarea autorităților naționale din domeniul interoperabilității și al siguranței;
- facilitarea realizării unor progrese mai rapide în vederea stabilirii de standarde feroviare cu adevărat comune la nivelul UE prin intensificarea acțiunii ERA privind reducerea numărului de norme naționale;
- îmbunătățirea modului de cheltuire a fondurilor UE alocate transportului feroviar (TEN, Fondul de coeziune, fondurile structurale, programe de cercetare etc.).

Implicarea UE prin intermediul ERA permite realizarea unui nivel ridicat de valoare adăugată, grație:

- utilizării unei structuri speciale și a unui personal calificat, o parte a acestuia fiind deja disponibil;
- unei experiențe pozitive în privința unor metode puse în aplicare și testate (de exemplu, utilizarea rețelei instituite și funcționale a autorităților naționale de siguranță);
- obiectivității și imparțialității agenției, calități deosebit de apreciate de părțile interesate.

1.5.3. *Învățămintele desprinse din experiențele anterioare similare*

Atât evaluarea Regulamentului privind ERA și a funcționării agenției (2009-2010), cât și evaluarea generală din 2009 a agențiilor UE au demonstrat valoarea adăugată adusă de agenție.

Această inițiativă urmărește să aplice (prin revizuirea Regulamentului privind ERA), recomandările rezultate din exercițiul de evaluare a ERA, pe cele emise de Curtea de Conturi și de Serviciul de audit intern, precum și de cele cuprinse în Declarația comună a Comisiei, a Parlamentului European și a Consiliului privind agențiile descentralizate, în special în privința structurii, guvernantei și funcționării interne.

1.5.4. *Coerența și posibila sinergie cu alte instrumente relevante*

Propunerea este în concordanță cu Cartea albă privind transporturile din 2011, în special cu inițiativele 1 și 19 din aceasta:

- „Implementarea unei autorizații unice pentru fiecare tip de vehicul și a unei certificări unice în materie de siguranță pentru întreprinderile feroviare, prin consolidarea rolului Agenției Europene a Căilor Ferate (AEF)”;

- „Consolidarea rolului Agenției feroviare europene în domeniul siguranței feroviare, în special în ceea ce privește supravegherea măsurilor naționale de siguranță luate de către autoritățile naționale de siguranță și armonizarea progresivă a acestor măsuri”.

Propunerea este compatibilă cu politica și legislația UE în domeniul interoperabilității și siguranței feroviare, în special cu Directivele 2004/49/CE (Directiva privind siguranța feroviară) și 2008/57/CE (Directiva privind interoperabilitatea sistemului feroviar), care vor fi modificate, la rândul lor, în cadrul acestei inițiative. Toate cele trei acte revizuite sunt interconectate și urmăresc eliminarea barierelor administrative și tehnice care au mai rămas, în special prin stabilirea unei abordări comune privind normele în domeniul siguranței și al interoperabilității pentru a spori economiile de scară pentru întreprinderile feroviare din întreaga UE, a reduce costurile administrative și a accelera procedurile administrative, precum și pentru a evita discriminarea disimulată.

Mai mult, prezenta inițiativă face parte dintr-un pachet feroviar mai larg (al patrulea pachet feroviar) care are ca scop – pe lângă obiectivul descris mai sus – să deschidă piața internă a transportului feroviar de călători și să optimizeze guvernanta gestionării infrastructurii; se preconizează sinergii în special în ceea ce privește reducerea discriminării legate de accesul la infrastructură, ceea ce va permite reducerea obstacolelor din calea accesului noilor intrați.

De asemenea, există o sinergie importantă între sarcinile revizuite ale ERA și Agenția Executivă pentru Rețeaua Transeuropeană de Transport în legătură cu evaluarea proiectelor feroviare, cu creșterea rentabilității și a eficienței proiectelor finanțate din fonduri UE.

În plus, prezenta inițiativă este coerentă cu și pune în aplicare recomandările Curții de Conturi, ale Serviciului de audit intern și pe cele din declarația comună a Comisiei, a Parlamentului European și a Consiliului privind agențiile descentralizate, precum și cu evaluarea ERA.

În fine, prezenta inițiativă urmărește să includă în Regulamentul privind ERA o serie de sarcini și de activități care au fost atribuite agenției prin alte acte, în special prin

Directiva 2007/59/CE și prin deciziile Comisiei privind specificațiile tehnice de interoperabilitate (STI) și metodele comune de siguranță (MCS).

1.6. Durata acțiunii și impactul financiar al acesteia

☒ Propunere/inițiativă cu **durată nelimitată**

- punere în aplicare cu o perioadă de demarare din 2015 până în 2020,
- urmată de o perioadă de funcționare în regim de croazieră.

1.7. Modul (modurile) de gestionare preconizat(e)²⁰

☐ **Gestiune centralizată directă** de către Comisie

☒ **Gestiune centralizată indirectă**, prin delegarea sarcinilor de execuție:

- ☐ agențiilor executive
- ☒ organismelor instituite de Comunități²¹
- ☐ organismelor publice naționale/organismelor cu misiune de serviciu public
- ☐ persoanelor cărora li se încredințează executarea unor acțiuni specifice în temeiul titlului V din Tratatul privind Uniunea Europeană, identificate în actul de bază relevant în sensul articolului 49 din Regulamentul financiar

☐ **Gestiune partajată** cu statele membre

☐ **Gestiune descentralizată** împreună cu țări terțe

☐ **Gestiune în comun** cu organizații internaționale (*de precizat*)

²⁰ Explicațiile privind modurile de gestionare, precum și trimiterile la Regulamentul financiar sunt disponibile pe site-ul BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²¹ Astfel cum sunt menționate la articolul 185 din Regulamentul financiar.

2. MĂSURI DE GESTIONARE

2.1. Dispoziții în materie de monitorizare și raportare

A se preciza frecvența și condițiile aferente acestor dispoziții.

Toate agențiile UE își desfășoară activitatea în cadrul unui sistem strict de monitorizare care implică o structură de audit intern, Serviciul de audit intern al Comisiei, Consiliul de administrație, Comisia, Curtea de conturi și autoritatea bugetară. Acest sistem, astfel cum este prevăzut în Regulamentul privind înființarea ERA, va continua să se aplice.

2.2. Sistemul de gestiune și control

2.2.1. Riscul (riscurile) identificat(e)

Nu există.

2.2.2. Metoda (metodele) de control preconizată (preconizate)

Nu se aplică.

2.3. Măsuri de prevenire a fraudelor și a neregulilor

A se preciza măsurile de prevenire și de protecție existente sau preconizate.

Măsurile antifraudă sunt incluse la articolul 41 din Regulamentul privind înființarea ERA și vor continua să se aplice.

3. IMPACTUL FINANCIAR ESTIMAT AL PROPUNERII/INIȚIATIVEI

3.1. Rubrica (rubricile) din cadrul financiar multianual și linia (liniile) bugetară (bugetare) de cheltuieli afectată (afectate)

- Linii bugetare de cheltuieli existente

În ordinea rubricilor din cadrul financiar multianual și a liniilor bugetare.

Rubrica din cadrul financiar multianual	Linia bugetară	Tip de cheltuieli	Contribuție			
	Număr [Descriere.....]	Dif./ Nedif. (1)	Țări AELS ²	Țări candidate ³	Țări terțe	În sensul articolului 18 alineatul (1) litera (aa) din Regulamentul financiar
1.1	06.02.08 [linie bugetară ERA]	Nedif.	DA	NU	NU	NU

¹ Diff. = credite diferențiate / Nedif. = credite nediferențiate.

² AELS: Asociația Europeană a Liberului Schimb. .

³ Țările candidate și, după caz, țările potențial candidate din Balcanii de Vest.

3.2. Impactul estimat asupra cheltuielilor

Înainte de a intra în detaliile impactului estimat al prezentei propuneri, este important de subliniat că acest impact estimat este provizoriu în acest stadiu, fiind condiționat de adoptarea noului cadru financiar multianual 2014-2020 de către autoritatea bugetară.

3.2.1. Sinteza impactului estimat asupra cheltuielilor

milioane EUR (prețuri actuale, cu 3 zecimale)

Rubrica din cadrul financiar multianual:	1	Creștere inteligentă și favorabilă incluziunii
---	----------	--

DG: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015-2020
• Credite administrative									
Numărul liniei bugetare 06.02.08 [linie bugetară ERA] Bază: - Punct de plecare - DB 2013 la 25 milioane EUR ; - impozitare de 2% aplicată personalului în perioada 2014-2017; - creștere de 1% a bugetului anual datorită ajustării anuale. Începând cu 2007, se instituie venituri externe din taxe și tarife, astfel încât nu se va mai face apel la bugetul UE pentru remunerarea noului personal.	Angajamente	(1)	25,613 (inclusiv 0,113 pentru sarcini noi)	26 (inclusiv 0,3 pentru sarcini noi)	26 (0 pentru sarcini noi)	26,25 (0 pentru sarcini noi)	26,5 (0 pentru sarcini noi)	26,75 (0 pentru sarcini noi)	157,113 (din care 0,413 pentru acoperirea sarcinilor noi în perioada 2015-2016)
	Plăți	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
Total credite pentru DG MOVE	Angajamente	(5)=1+3	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	

157,113

									sarcinilor noi în perioada 2015- 2016)
	Plăți	(6)=2+ 4	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
Total credite la RUBRICA 1 din cadrul financiar multianual	Angajamente	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113 (din care 0,413 pentru acoperirea sarcinilor noi în perioada 2015- 2016)
	Plăți	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113

Rubrica din cadrul financiar multianual:	5	„Cheltuieli administrative”
---	----------	-----------------------------

milioane EUR (prețuri actuale, cu 3 zecimale)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL 2015-2020
DG: MOVE								
• Resurse umane Bază: nivelul actual al bugetului alocat personalului DG MOVE care se ocupă cu chestiuni legate de ERA (0,655 milioane EUR – 5 angajați) aplicat în fiecare exercițiu + 1% ajustare anuală		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
• Alte cheltuieli administrative		0	0	0	0	0	0	0
TOTAL DG MOVE	Credite	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
Total credite la RUBRICA 5 din cadrul financiar multianual	(Total angajamente = total plăți)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

milioane EUR (cu 3 zecimale)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL
TOTAL credite la RUBRICILE 1-5 din cadrul financiar multianual	Angajamente	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118
	Plăți	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118

3.2.2. Proiectul de schemă de personal propus pentru ERA 2015-2020

ÎNTREGUL PERSONAL NOU ESTE FINANȚAT DIN TAXE ȘI TARIFE EXTERNE ÎNCEPÂND CU 2017:

Propunerea	privind	2015	2016	2017	2018	2019	2020
------------	---------	------	------	------	------	------	------

încadrarea personalului ERA 2015-2020 [Bază: 143 de posturi în schema de personal în 2013 și impozitare de 2 % până în 2017 (-2-3 persoane pe an)]						
Grade AD	101	100	99	99	99	99
Grade AD noi	0	0	12	14	14	14
Total AD	101	100	111	113	113	113
Grade AST	37	36	34	34	34	34
Grade AST noi	0	0	4	4	4	4
Total AST	37	36	38	38	38	38
Subtotal posturi în schema de personal	138	136	149	151	151	151
Experți naționali detașați	6	6	6	6	6	6
Experți naționali detașați noi	2	5	12	13	13	13
Total experți naționali detașați	8	11	18	19	19	19
Agenți contractuali	15	15	15	15	15	15
Agenți contractuali noi	1	3	7	9	10	12
Total agenți contractuali	16	18	22	24	25	27
Posturi noi cumulative	5	10	35	40	41	43
<i>Impact asupra EPP</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>18</i>
TOTAL GENERAL	162	165	189	194	195	197

3.2.3. Impactul estimat asupra creditelor administrative și operaționale

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite operaționale
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite operaționale și administrative, conform explicațiilor de mai jos:
- De remarcat că rezultatele prezentate mai jos sunt legate de bugetul total al ERA (titlurile 1+2+3).
- De remarcat că costurile rezultatelor de la obiectivul specific nr. 1 vor constitui un venit pentru ERA: agenția va percepe taxe de la solicitanții externi pentru emiterea documentelor respective. Prin urmare, cifrele aferente sunt trecute între paranteze și nu sunt adăugate la suma totală a costurilor aferente tuturor rezultatelor.

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

Obiective și realizări			2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL				
	Tipul rezultatului ¹	Costuri medii afere nt e rezultat ului	Număr de rezultate	Cos turi	Număr de rezultate	Cos turi	Număr de rezultate	Costuri	Număr de rezultate	Costuri	Număr de rezultate	Costuri	Numă r total de rezulta te

¹ Rezultatele sunt produse și servicii care trebuie livrate)de exemplu: numărul schimburilor de studenți finanțate, numărul km de șosea construiți etc.).

OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 1... ² Eficientizarea procedurilor de certificare și de autorizare prin emiterea de certificate de siguranță, autorizații de introducere pe piață a vehiculelor și autorizații de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre unice, valabile pe întregul teritoriu al UE, precum și asigurarea nediscriminării																
Certificate de siguranță unice	Numărul de certificate de siguranță emise	(0,01) – va fi acoperit din taxe și tarife	0		0		110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	440	(4,4) va fi acoperit din taxe și tarife
Autorizații pentru introducerea vehiculelor pe piață	Numărul autorizațiilor or de intrioducere a vehiculelor pe piață emise	(0,017) -va fi acoperit din taxe și tarife	0		0		456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	1804	(30,67) will be covered by fees and charges

² Conform descrierii din secțiunea 1.4.2. „Obiectiv(e) specific(e)...”

Autoritatea de sistem pentru ERTMS	Numărul autorizațiilor or de punere în funcțiune a subsistemelor de control-comandă și semnalizare terestre emise	(0,05) va fi acoperit din taxe și tarife	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	137	(6,85) va fi acoperit din taxe și tarife
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 1								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		(41,92)
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 2: Creșterea coerenței cadrului feroviar al UE prin monitorizarea autorităților feroviare naționale și reducerea numărului de norme naționale în domeniul transportului feroviar			Număr de rezultate	Costuri	Număr de rezultate	Costuri	Număr de rezultate	Costuri	Număr de rezultate	Costuri	Număr de rezultate	Costuri	Număr de rezultate	Costuri	Număr total de rezultate	Costuri totale
Monitorizarea autorităților	Numărul rapoartelor de audit emise	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5
Reducerea numărului de norme naționale divergente și creșterea numărului celor	Numărul normelor naționale eliminate	0,015	1000	1,5	1500	2,25	1500	2,25	2000	3	1500	2,25	1500	2,25	9000	13,5
	Numărul normelor naționale declarate ca fiind reciproc acceptate	0,01	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	8000	6,0
Altele	Alte rezultate legate de control și de monitorizare	0,01	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 2																25,25

OBIECTIVUL SPECIFIC NR.3: Îmbunătățirea implementării și a aplicării legislației UE în domeniul transportului feroviar prin creșterea asistenței acordate Comisiei, statelor membre și părților interesate și alte sarcini																
Asistența acordată Comisiei	Numărul rapoartelor privind evaluarea punerii în aplicare a legislației în domeniul feroviar	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7
	Numărul proiectelor feroviare evaluate	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Asistența acordată statelor membre și altor părți interesate	Numărul informațiilor și al evenimentelor de formare (atelieri de lucru, conferințe) organizate	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4
	Numărul documentelor interpretative emise	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6
	Numărul vizitelor de asistență efectuate	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6
Alte sarcini	Alte rezultate legate de creșterea asistenței	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 3																25

Subtotal pentru obiectivul specific nr. 4																57,36
OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 5: Asigurarea unei dezvoltări coerente a ERTMS în UE și promovarea ERTMS în afara UE																
Autoritate a de sistem pentru ERTMS	Numărul recomandărilor legate de modificările și de noile versiuni ale ERTMS emise	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
Verificare a implementării ERTMS	Numărul rapoartelor privind evaluarea implementării de evaluării de conformitate și a procedurii de verificare CE a echipamentelor ERTMS	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5
	Numărul recomandărilor legate de incompatibilitățile tehnice ale proiectelor ETRMS emise	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Alte sarcini	Alte rezultate legate de asigurarea dezvoltării și desfășurării coerente a 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 pentru obiectivul specific nr. 5																28,6

[illegible]

OBIECTIVUL SPECIFIC NR. 7: Menținerea și actualizarea registrelor și a bazelor de date publice legate de siguranța și interoperabilitatea sistemului feroviar																
Transparență pentru părțile interesate și pentru public în ceea ce privește datele privind siguranța și interoperabilitatea sistemului feroviar	Numărul bazelor de date și al registrelor instituite și gestionate	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	Alte rezultate	0,001	10	0,01	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Subtotal pentru obiectivul specific nr. 7																13
COSTURI TOTALE																157,01

3.2.4. Impactul estimat asupra creditelor cu caracter administrativ

3.2.4.1. Sinteză

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de credite administrative
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de credite cu caracter administrativ, conform explicațiilor de mai jos:

Baza de calcul: personalul DG MOVE care se ocupă în prezent cu chestiuni legate de ERA (5 persoane, 0,131 milioane EUR pe persoană/pe an și ajustare anuală de 1%), aplicată în fiecare an; nicio creștere datorată competențelor sporite ale ERA

milioane EUR (cu 3 zecimale)

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

Funcționari (grade AD)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
Funcționari (grade AST)	0	0	0	0	0	0	0
Agenți contractuali							
Agenți temporari	0	0	0	0	0	0	0
Experți naționali detașați	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. Necesarul de resurse umane estimat

- ☐ Propunerea/inițiativa nu implică utilizarea de resurse umane
- ☒ Propunerea/inițiativa implică utilizarea de resurse umane, conform explicațiilor de mai jos:

Baza de calcul: personalul DG MOVE care se ocupă în prezent cu chestiuni legate de ERA (5 persoane, 0,131 milioane EUR pe persoană/pe an), aplicată în fiecare an; nicio creștere datorată competențelor sporite ale ERA

Estimarea trebuie exprimată în valoare întreagă (sau cel mult cu o zecimală)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
• Posturi din schema de personal (posturi de funcționari și de agenți temporari)						
XX 01 01 01 (la sediu și în birourile de reprezentare ale Comisiei)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (în delegații)	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (cercetare indirectă)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (cercetare directă)	0	0	0	0	0	0
• Personal extern (în echivalent normă întreagă: ENI)¹						
XX 01 02 01 (AC, INT, END din „pachetul global”)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, INT, JED, AL și END în delegații)	0	0	0	0	0	0
XX 01 04 aa²	- la sediu ³	0	0	0	0	0
	- în delegații	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, INT, END — Cercetare indirectă)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, INT, END — Cercetare directă)	0	0	0	0	0	0
Alte linii bugetare (a se preciza)	0	0	0	0	0	0
TOTAL	5	5	5	5	5	5

XX este domeniul de politică sau titlul din buget în cauză.

Necesarul de resurse umane va fi acoperit de efectivele de personal ale DG-ului în cauză alocate deja gestionării acțiunii și/sau redistribuite intern în cadrul DG-ului, completate, după caz, prin resurse suplimentare, care ar putea fi alocate DG-ului care gestionează acțiunea în cadrul procedurii de alocare anuală și ținând cont de constrângerile bugetare.

¹ AC= agent contractual; INT = personal interimar („Intérimaire”); JED = „Jeune Expert en Délégation” (expert tânăr în delegații); AL= agent local; END= expert național detașat. .

² Sub plafonul pentru personal extern din credite operaționale (fostele linii „BA”).

³ În special pentru fonduri structurale, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală (FEADR) și Fondul european pentru pescuit (FEP).

Descrierea sarcinilor care trebuie efectuate:

Funcționari și agenți temporari	Personalul DG MOVE care se ocupă în prezent cu chestiuni legate de ERA, inclusiv: - gestionarea măsurilor de punere în aplicare adoptate ca urmare a recomandărilor agenției (decizii și regulamente ale Comisiei) în domeniul siguranței și interoperabilității sistemului feroviar; - coordonarea și controlul administrativ al ERA: programe de lucru, planuri multianuale privind politica în domeniul personalului, reuniuni ale consiliului de administrație și ale subcomisiei bugetare; - coordonarea politicii: participarea la grupurile de lucru ale ERA, conținutul programului de lucru, mandatele acordate ERA de către Comisie, ședințe de lucru; - gestionarea avizelor ERA; - responsabilități financiare și contabile privind ERA alături de Comisie (buget, descărcare etc.).
Personal extern	

3.2.5. Compatibilitatea cu cadrul financiar multianual actual

- ☐ Propunerea/inițiativa este compatibilă cu cadrul financiar multianual existent.
- ☒ Propunerea/inițiativa necesită o reprogramare a rubricii corespunzătoare din cadrul financiar multianual.

A se explica reprogramarea necesară, precizându-se liniile bugetare în cauză și sumele aferente.

Linia bugetară ERA (06.02.08) va trebui ajustată la suma specificată în declarația financiară (în total 157,113 milioane EUR pentru perioada 2015-2020).

Deocamdată, în cadrul financiar sunt incluse numai sume cu caracter indicativ pentru agenții. Suma indicativă alocată ERA a fost estimată înainte de cunoașterea rezultatelor evaluării impactului și a altor calcule legate de prezenta inițiativă.

Pentru perioada 2015-2020, statutul ERA se va modifica, trecându-se de la statutul de „agenție cu viteză de croazieră” la cel de „agenție cu sarcini noi”.

- ☐ Propunerea/inițiativa necesită recurgerea la instrumentul de flexibilitate sau la revizuirea cadrului financiar multianual⁴.

A se explica necesitatea efectuării acestei acțiuni, precizând rubricile și liniile bugetare în cauză, precum și sumele aferente.

3.2.6. Participarea terților la finanțare

- Propunerea/inițiativa prevede cofinanțare, estimată în cele ce urmează:

Credite de angajament în milioane EUR (cu 3 zecimale)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
<i>Contribuție AELS din partea Norvegiei și a Islandei, calculată ca fiind 2% din buget</i>	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3

⁴

A se vedea punctele 19 și 24 din Acordul interinstituțional.

TOTAL credite cofinanțate	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3
---------------------------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	---

3.3. Impactul estimat asupra veniturilor

- ☐ Propunerea/inițiativa nu are impact financiar asupra veniturilor.
- ☒ Propunerea/inițiativa are următorul impact financiar:
 - ☒ asupra resurselor proprii
 - ☐ asupra diverselor venituri

milioane EUR (cu 3 zecimale)

Linia bugetară pentru venituri:	Credite disponibile pentru exercițiul bugetar în curs	Impactul propunerii/inițiativei ⁵					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Linia bugetară ERA 06.02.08				10,352	10,384	10,482	10,698

A se preciza metoda de calcul a impactului asupra veniturilor.

Unele dintre noile sarcini avute în vedere pentru ERA (certIFICATE de siguranță, autorizații pentru introducerea pe piață a vehiculelor și autorizații pentru punerea în funcțiune a sistemelor de control-comandă și semnalizare terestre) vor permite perceperea de taxe de la solicitanți pentru emiterea actelor respective.

În conformitate cu evaluarea impactului, aceste sarcini noi vor începe în 2017, iar venitul pentru ERA a fost calculat după cum urmează:

- cost aferent emiterii unui certificat de siguranță: 0,01 milioane EUR
- cost aferent emiterii urmei autorizații privind vehiculele: 0,017 milioane EUR
- cost aferent emiterii unei autorizații de punere în funcțiune a unui subsistem de control-comandă și semnalizare terestru: 0,05 milioane EUR
- numerele respective ale tuturor tipurilor de decizii emise în fiecare an sunt furnizate în tabelul 3.2.3.

Rezumatul metodei de calcul:

Taxele stabilite în raportul privind evaluarea impactului au fost calculate pe baza mediei taxelor plătite în prezent în UE de operatorii care doresc să obțină un certificat de siguranță sau o autorizație privind vehiculele; o abordare similară a fost utilizată și în cazul autorizațiilor de punere în funcțiune a sistemelor de control-comandă și semnalizare terestre. Valoarea taxelor era foarte variată și exista, de asemenea, o diferență considerabilă între taxele plătite în statele membre ale UE-15 (aproximativ 20 000 EUR pentru certificatele de siguranță și 28 000 EUR pentru autorizații) și taxele plătite în statele membre ale UE-12 (aproximativ 3 000 EUR pentru certificatele de siguranță și 17 000 pentru autorizații). La determinarea valorii viitoare a acestor taxe s-a presupus că, având în vedere costurile aferente

⁵

În ceea ce privește resursele proprii tradiționale (taxe vamale, cotizații pentru zahăr), sumele indicate trebuie să fie sume nete, și anume sume brute după deducerea a 25 % pentru costuri de colectare.

personalului agenției și simplificarea proceselor de tratare a cererilor, valoarea cea mai potrivită ar fi una apropiată de valoarea de mijloc dintre valorile extreme ale mediei.

Este important de remarcat că calculele prevăzute pentru taxe sunt medii pentru toate tipurile de certificate de siguranță și de autorizații privind vehiculele; 4 tipuri de certificate de siguranță și 20 de tipuri de autorizații pentru vehicule au fost identificate în studiul complementar evaluării impactului. Deși procesul de „centralizare” din cadrul ERA va duce la reducerea numărului de tipuri de certificate și de autorizații, vor continua încă să existe mai multe categorii. De exemplu, procesele de autorizare a locomotivei și a vagonului vor rămâne diferite. Prin urmare, taxele pentru cele două categorii vor trebui diferențiate. Concret, taxele pentru autorizația pentru vagon vor fi mai mici decât media, iar taxele pentru locomotive și pentru unități multiple vor fi mai mari.

Suma (prețul per autorizație/certificat) care a fost calculată în raportul privind evaluarea impactului este concepută ca o medie, sarcina de a defini cuantumul exact al taxelor pentru diferitele categorii, cu scopul de a garanta că media taxelor percepute este mai mare sau egală cu această medie, revenindu-i agenției. Cu toate acestea, scopul calculelor este de a furniza o estimare realistă dar conservatoare a veniturilor agenției și nu este exclus ca taxele care urmează să fie percepute să poată duce efectiv la o valoare medie mai mare, dacă acest lucru este necesar și justificat.

În ceea ce privește numărul autorizațiilor și al certificatelor, acesta a fost calculat pornind de la nivelul actual al autorizărilor și certificărilor. Pentru anii următori, în ceea ce privește certificatele de siguranță, s-a presupus că numărul de nou intrați pe piață va duce, cu timpul, la creșterea numărului de certificate de siguranță emise, deși faptul că tipurile de certificate de siguranță pot fi modificate ar putea duce la o scădere a numărului acestora. Prin urmare, ca estimare conservatoare, s-a presupus că numărul total anual de certificate de siguranță nu se modifică.

În ceea ce privește autorizațiile pentru vehicule, abordarea a fost puțin diferită: modelul pornește de la nivelurile de autorizare existente, astfel cum au fost comunicate de părțile interesate și de diverse studii. Cu toate acestea, deși probabil că vor fi mai mulți nou intrați și deci, în termeni absoluți, mai multe vehicule de autorizat, noii intrați se vor limita probabil la tehnologia consacrată și, prin urmare, la materialul rulant care a fost deja certificat. În plus, pe măsură ce sectorul se standardizează, în viitor este probabil că vor exista mai puține tipuri de vehicule de autorizat, ceea ce va duce la o ușoară scădere a numărului de autorizații. Și în acest caz, modelul a prevăzut o disociere a evaluării între statele membre ale UE-15 și cele ale UE-12.

DG MOVE consideră calculele fiabile și bazate în mod adecvat pe date existente și care pot fi verificate, obținute de la părțile interesate și de la Agenția Europeană a Căilor Ferate. Raportul privind evaluarea impactului care însoțește prezenta propunere, în special anexa VII la acesta, furnizează mai multe informații cu privire la metodologie.