



Bruxelles, 30.1.2013
COM(2013) 27 final

2013/0014 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie

e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004

(Testo rilevante ai fini del SEE)

{SWD(2013) 8 final}

{SWD(2013) 9 final}

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

1.1. Recenti sviluppi della politica dell'Unione europea in ambito ferroviario

Nel libro bianco “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile”, adottato il 28 marzo 2011 (“Libro bianco del 2011”), la Commissione ha illustrato la sua visione in merito a uno spazio ferroviario europeo unico, vale a dire un mercato ferroviario interno in cui le imprese ferroviarie europee possano fornire servizi senza scontrarsi con inutili barriere tecniche e amministrative.

Anche le conclusioni del Consiglio europeo del gennaio 2012 hanno posto l'accento sull'importanza della capacità di liberare il potenziale di creazione di crescita di un mercato unico pienamente integrato, anche per quanto riguarda le industrie di rete¹. Allo stesso modo, la comunicazione della Commissione dal titolo "Azione per la stabilità, la crescita e l'occupazione", adottata il 30 maggio 2012², ha sottolineato l'importanza di un'ulteriore riduzione dell'onere normativo e degli ostacoli all'ingresso nel settore ferroviario, formulando a tal fine raccomandazioni specifiche per paese. Sull'importanza del settore dei trasporti ha insistito anche la comunicazione della Commissione sul rafforzamento della governance del mercato unico, adottata il 6 giugno 2012³.

Nell'ultimo decennio, il mercato ferroviario dell'Unione europea ha vissuto cambiamenti imponenti, introdotti gradualmente da tre "pacchetti ferroviari" di norme legislative (e da alcuni atti di accompagnamento) studiati per aprire i mercati nazionali e rendere le ferrovie più concorrenziali e interoperabili a livello unionale, mantenendo allo stesso tempo un livello elevato di sicurezza. Tuttavia, malgrado il notevole sviluppo di norme giuridiche e altre misure dell'UE (*acquis* dell'Unione europea), che hanno creato un mercato interno per i servizi di trasporto ferroviario, la quota dei trasporti intraunionali rappresentata dalle ferrovie si è mantenuta su livelli modesti. La Commissione ha perciò proposto un quarto pacchetto ferroviario nell'intento di migliorare la qualità e l'efficienza dei servizi ferroviari eliminando gli ostacoli di mercato che ancora esistono.

Il presente regolamento fa parte del quarto pacchetto ferroviario e si prefigge di eliminare gli ostacoli amministrativi e tecnici ancora presenti, in particolare definendo un orientamento comune in materia di norme sulla sicurezza e sull'interoperabilità al fine di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive nell'UE, riducendo i costi e i tempi delle procedure amministrative, ed evitando ogni forma di discriminazione dissimulata, attraverso un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie. Il presente regolamento, che è destinato a sostituire il regolamento istitutivo originario, conferisce all'Agenzia nuovi e importanti compiti trasformandola in un'autorità ferroviaria realmente europea nell'ambito dell'interoperabilità e della sicurezza.

1.2. Perché sostituire il regolamento (CE) n. 881/2004 (modificato) con un nuovo atto?

Dal 2004, anno in cui fu emanato il regolamento istitutivo dell'Agenzia, si sono registrati vari sviluppi riguardanti le ferrovie europee e la stessa Agenzia. Sono stati acquisiti riscontri crescenti sul funzionamento del mercato ferroviario interno dell'UE, anche in relazione agli

¹ http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_Data/docs/pressdata/it/ec/127610.pdf

² COM(2012) 299 final.

³ COM(2012) 259 final.

aspetti legati all'interoperabilità e alla sicurezza. Sono stati emanati nuovi atti giuridici che hanno modificato il regolamento sull'Agenzia (2008) o hanno ampliato i compiti dell'Agenzia senza modificare il relativo regolamento (ad es. decisione 2011/155/UE).

La relazione sulla valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta ha individuato una serie di misure che conferirebbero nuovi poteri all'Agenzia e razionalizzerebbero i processi esistenti.

Appare inoltre necessario apportare alcuni cambiamenti per migliorare il funzionamento dell'Agenzia in risposta alla valutazione del regolamento istitutivo dell'Agenzia e dell'Agenzia (2009-2010), nonché alle raccomandazioni contenute nella dichiarazione congiunta della Commissione, del Parlamento europeo e del Consiglio sulle agenzie decentrate (2012), e al documento che illustra la posizione del consiglio di amministrazione dell'Agenzia sul futuro della stessa Agenzia (2012). Tali cambiamenti riguardano in particolare miglioramenti della struttura interna, della *governance* e dei processi decisionali dell'Agenzia, nonché i suoi rapporti con le parti interessate.

Un nuovo regolamento permetterà anche di intervenire sulla struttura dell'atto giuridico per renderla più chiara (ad esempio eliminando e rinumerando gli articoli) e più logica (ad esempio spostando alcuni articoli in capi in cui la loro collocazione appare più appropriata, creando nuovi capi e cancellando quelli diventati inutili). Infine, questo pacchetto legislativo modifica anche le direttive concernenti l'interoperabilità e la sicurezza in quanto strettamente connesse ai compiti dell'Agenzia; pertanto, il presente regolamento deve tenerne conto in maniera adeguata.

Alla luce di quanto appena esposto e tenendo conto delle indicazioni del servizio giuridico, la Commissione intende proporre un nuovo regolamento sull'Agenzia in sostituzione del regolamento (CE) n. 881/2004 originario. Rispetto al regolamento (CE) n. 881/2004, il nuovo regolamento proposto introduce vari cambiamenti che si possono raggruppare in tre diverse categorie:

- *Nuove disposizioni*: nuovi compiti dell'Agenzia (rilascio di autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli, autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra e certificati di sicurezza), rafforzamento del controllo sulle autorità nazionali, maggiori poteri in relazione alle norme nazionali, nuova fonte di entrate per il bilancio dell'Agenzia (diritti e corrispettivi), commissione di ricorso. Alcune nuove disposizioni – in particolare nella parte dedicata all'organizzazione interna – traggono origine dall'orientamento comune sulle agenzie dell'Unione europea.
- *Chiarimento/semplificazione delle disposizioni esistenti* specialmente in relazione a metodi di lavoro, ERTMS, personale ferroviario, registri, altri compiti.
- *Aggiornamenti* in risposta all'evoluzione del quadro legislativo e politico: disposizioni riguardanti la struttura interna e il funzionamento, nonché riferimenti alle procedure di comitato e agli atti delegati.
- *Modifiche redazionali* rispetto al regolamento originario.

1.3. Collegamenti tra il presente regolamento e le direttive riguardanti l'interoperabilità e la sicurezza

La direttiva 2008/57/CE (direttiva sull'interoperabilità ferroviaria) e la direttiva 2004/49/CE (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) sono strettamente collegate al regolamento 881/2004 originario. Nel quarto pacchetto ferroviario, si propone la rifusione di tali direttive, che comunque rimarranno in stretta relazione con il presente regolamento. Questa relazione si

spiega principalmente con il fatto che l'Agenzia agisce nel campo dell'interoperabilità e della sicurezza ferroviarie, di cui dette direttive costituiscono il fondamento giuridico.

Nel presente regolamento, i collegamenti riguardano in particolare:

- specifiche tecniche di interoperabilità (STI; direttiva sull'interoperabilità), obiettivi comuni di sicurezza (CST; direttiva sulla sicurezza) e metodi comuni di sicurezza (CSM; direttiva sulla sicurezza): l'Agenzia è incaricata di elaborare raccomandazioni da fare adottare alla Commissione, nonché di formulare pareri destinati alla Commissione riguardanti la mancata applicazione delle STI;
- certificati di sicurezza: il rilascio di tali certificati rientra tra le responsabilità dell'Agenzia, ma la procedura completa è definita nella direttiva sulla sicurezza;
- registri: l'Agenzia è incaricata di elaborare raccomandazioni destinate alla Commissione sulle specifiche riguardanti i registri (a cui fa riferimento la direttiva sull'interoperabilità) e la loro revisione, e di garantirne l'accessibilità al pubblico;
- autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli ferroviari e tipi di veicoli e autorizzazione alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra: il rilascio di tali certificati rientra tra le responsabilità dell'Agenzia, ma la procedura completa è definita nella direttiva sull'interoperabilità;
- applicazioni telematiche e sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS): in queste aree specifiche, disciplinate dalle relative STI adottate ai sensi della direttiva sull'interoperabilità, l'Agenzia ha un ruolo importante da svolgere in qualità di autorità di sistema;
- organismi di valutazione della conformità notificati: l'Agenzia ha il compito di sostenere e controllare le loro attività, ma questi organismi sono istituiti e i loro compiti sono assegnati dalla direttiva sull'interoperabilità;
- autorità nazionali per la sicurezza: l'Agenzia ha il compito di sostenere e controllare le loro attività, ma queste autorità sono istituite e i loro compiti sono assegnati dalla direttiva sulla sicurezza;
- norme ferroviarie nazionali: l'agenzia è incaricata di esaminarle al fine di ridurre il numero, ma la procedura che regola la loro notifica è stabilita nelle direttive sulla sicurezza e sull'interoperabilità.

2. ESITO DELLA CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E DELLA VALUTAZIONE D'IMPATTO

I servizi della Commissione hanno continuato a discutere gli sviluppi dello spazio ferroviario europeo unico con rappresentanti del settore. Nel 2010-2011 è stata effettuata una valutazione *ex post* del regolamento (CE) n. 881/2004 e del funzionamento dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie⁴. In tale valutazione, così come nella valutazione generale delle Agenzie UE del 2009, è stato posto in risalto il valore aggiunto fornito dall'Agenzia e in generale è emersa un'opinione positiva delle parti interessate sull'Agenzia e sulle sue attività. I risultati della valutazione hanno fornito un contributo importante in vista del successivo processo di valutazione d'impatto legato alla revisione del regolamento.

La Commissione europea ha effettuato una valutazione d'impatto approfondita a sostegno delle proposte legislative tese a migliorare l'efficienza e la competitività dello spazio

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

ferroviario europeo unico nell'area dell'interoperabilità e della sicurezza. Nel giugno 2011 è stato creato un gruppo direttivo sulla valutazione d'impatto a cui hanno partecipato tutte le DG su invito della DG MOVE.

Una società di consulenza esterna ha realizzato uno studio a sostegno della valutazione d'impatto e ha effettuato una consultazione mirata delle parti interessate. La consultazione mirata è iniziata il 18 novembre 2011 con un'indagine via Internet terminata il 30 dicembre 2011; è proseguita con interviste alle parti interessate più significative ed è culminata alla fine di febbraio 2012 in un seminario per le parti interessate.

Successivamente, la DG MOVE ha avuto una serie di incontri bilaterali che le hanno consentito di sondare le posizioni del settore in relazione al contenuto auspicato del quarto pacchetto nell'area dell'interoperabilità e della sicurezza.

Vista la natura tecnica dell'iniziativa, non sono state effettuate consultazioni pubbliche, ma la Commissione ha provveduto a far estendere i colloqui a tempo debito a tutte le parti interessate e ha fatto in modo che fossero discussi tutti gli elementi cardine dell'iniziativa.

Comitato per la valutazione d'impatto

Il comitato per la valutazione d'impatto si è riunito il 5 settembre 2012 e ha espresso parere positivo. Le principali raccomandazioni del comitato sono state incorporate nella relazione di valutazione d'impatto:

- sono state inserite ulteriori statistiche e informazioni sulla consultazione delle parti interessate;
- sono state inserite le sinergie attese con gli altri elementi del quarto pacchetto ferroviario e sono stati chiariti gli impatti indiretti;
- sono state descritte in modo più preciso le misure essenziali comuni alle opzioni 2-5 e sono state chiarite le differenze tra di loro;
- sono stati chiariti e precisati meglio i metodi utilizzati per la valutazione d'impatto; è stata resa più evidente la logica alla base della valutazione d'impatto attraverso l'inserimento di riferimenti incrociati più puntuali;
- è stata operata una distinzione più chiara tra i costi amministrativi per i soggetti economici (operatori ferroviari) e i costi per le amministrazioni pubbliche (autorità nazionali, Agenzia e Commissione).

Opzioni individuate

Dopo aver passato al vaglio le singole misure, la Commissione ha individuato cinque opzioni strategiche (opzioni 2-6), in aggiunta allo scenario di riferimento. Per il modo in cui sono strutturate, le opzioni 2-5 riguardano principalmente il livello di interazione tra l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (l'Agenzia) e le autorità nazionali e sono tutte in grado di perseguire i tre obiettivi operativi. L'opzione 6 è invece costituita da una serie di misure orizzontali sostanzialmente indipendenti dalle interazioni tra l'Agenzia e le autorità nazionali ed è realizzabile a complemento di tutte le altre opzioni (2-5), di cui dovrebbe rafforzare l'impatto finale complessivo.

L'opzione 1 è lo scenario di riferimento (invariato); prevede che si prosegua lungo il cammino attualmente tracciato per il settore.

L'opzione 2 prevede il rafforzamento del ruolo di coordinamento dell'Agenzia per garantire una maggiore coerenza nella certificazione delle imprese ferroviarie e nell'autorizzazione dei veicoli.

L'opzione 3 prevede che all'Agenzia sia attribuita la funzione di "sportello unico"; la decisione finale sulla certificazione e sull'autorizzazione spetterebbe ancora alle autorità nazionali per la sicurezza (ANS), ma l'Agenzia svolgerebbe i controlli in entrata e in uscita sulle richieste e sulle decisioni.

L'opzione 4 prevede competenze condivise tra l'Agenzia e le ANS; la decisione finale sulla certificazione e sull'autorizzazione sarebbe presa dall'Agenzia.

L'opzione 5 prevede che l'Agenzia subentri alle ANS per attività legate alla certificazione di imprese ferroviarie e all'autorizzazione di veicoli.

L'opzione 6 prevede misure orizzontali che comprendono sia altre misure legislative, sia misure non vincolanti (oltre alla condivisione di responsabilità tra le autorità nazionali e l'Agenzia) da attuare per migliorare la competitività del settore ferroviario. Tali misure potrebbero riguardare ad esempio il potenziamento del ruolo dell'Agenzia nella diffusione di informazioni di pertinenza ferroviaria e la formazione o la migrazione dalle norme tecniche e di sicurezza nazionali a un complesso di norme UE (attraverso l'identificazione delle norme inutili da parte dell'Agenzia e delle ANS e la successiva richiesta alle autorità nazionali di eliminare tali norme, nonché la limitazione della possibilità di adottare nuove norme).

Impatti delle opzioni: l'impatto ambientale di tutte le opzioni è stato giudicato positivo, seppure modesto. L'impatto sociale di tutte le opzioni è stato giudicato modesto/marginale.

Nella tabella seguente sono indicati i benefici economici (efficienza) e il numero di obiettivi conseguiti (efficacia) per le opzioni combinate:

Opzione	Efficienza (beneficio netto totale, milioni di euro)	Efficacia (numero di obiettivi operativi conseguiti)
Opzione 2+6: maggiori funzioni di coordinamento dell'Agenzia + misure orizzontali	411	1
Opzione 3+6: attribuzione della funzione di "sportello unico" all'Agenzia + misure orizzontali	461	2
Opzione 4+6: competenze condivise tra Agenzia e ANS + misure orizzontali	497	3
Opzione 5+6: subentro dell'Agenzia alle ANS per le attività di autorizzazione e certificazione + misure orizzontali	476	3

L'opzione 4 (combinata con l'opzione 6) è stata giudicata l'opzione da preferire perché assicura il migliore insieme di risultati per:

- l'industria, in termini di riduzione dei costi e dei tempi delle procedure di certificazione di sicurezza e autorizzazione di veicoli e altri sottosistemi;
- le implicazioni in termini di costi per il bilancio dell'UE;
- gli impatti in termini di costi per le istituzioni nazionali;
- il rispetto dei principi di sussidiarietà e proporzionalità;
- la risposta ai problemi identificati;
- il conseguimento degli obiettivi.

Maggiori informazioni sulla valutazione d'impatto e sui risultati della consultazione delle parti interessate sono contenute nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna le proposte legislative volte all'eliminazione degli ostacoli amministrativi e tecnici ancora esistenti nel campo dell'interoperabilità e della sicurezza sul mercato ferroviario dell'UE. Tale documento sarà pubblicato nel sito web del segretariato generale della Commissione dopo l'adozione del presente atto giuridico.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

In questo punto sono commentate e spiegate le principali disposizioni del nuovo regolamento sull'Agenzia, facendo riferimento ove necessario alle modifiche del testo originario del regolamento (CE) n. 881/2004.

CAPO 1 – PRINCIPI

Articolo 1: gli obiettivi sono stati riveduti alla luce dei nuovi compiti dell'Agenzia e spostati nei considerando; al loro posto sono indicati, per chiarezza, l'oggetto e il campo di applicazione.

Articolo 2: lo status giuridico è stato spostato in questa posizione perché più appropriata (articolo 22 nel regolamento originario).

Articolo 3: l'articolo è stato modificato con l'inserimento dei nuovi tipi di atti dell'Agenzia.

CAPO 2 – METODI DI LAVORO

È stato aggiunto un nuovo capo in cui sono inseriti aspetti che in origine erano trattati in altri capi, ma che in realtà riguardano i sistemi utilizzati dall'Agenzia per conseguire i suoi obiettivi.

Articolo 4, "gruppi di lavoro": l'articolo è stato riscritto per renderlo giuridicamente più chiaro. In particolare, il riferimento all'AEIF è superato e può essere eliminato; inoltre, l'articolo 24, paragrafo 4, del regolamento originario è stato spostato in questa posizione al posto dell'articolo sul personale dell'Agenzia. L'articolo 4 indica anche che il regolamento interno deve essere elaborato dal consiglio direttivo.

Articolo 7 "Valutazione dell'impatto": il testo originario limitava l'analisi costi/benefici alla sola sicurezza (articolo 6, paragrafo 4). Questo compito non dovrebbe rientrare in una particolare attività dell'Agenzia; da qui la necessità di spostare le relative disposizioni in una sezione generale, renderle di applicabilità generale e definire compiti chiari, in coerenza con quanto indicato nel documento che illustra la posizione del consiglio di amministrazione sul futuro dell'Agenzia con i principi di formazione del bilancio per attività e gestione per attività.

Articolo 8 "Studi" (già articolo 20): l'articolo è stato spostato perché gli studi sono sistemi per conseguire gli obiettivi e non compiti in senso proprio.

Articolo 9 "Pareri" (già articolo 10 sui pareri tecnici): l'aggettivo "tecnici" è stato eliminato, in coerenza con le direttive; il paragrafo 2 *bis*, lettera b), è stato eliminato in quanto superato; il paragrafo 3 (in origine paragrafo 2 *ter*) è stato modificato per ampliarne il campo di applicazione (in precedenza limitato alle sole STI, senza una motivazione chiara).

Articolo 10 "Visite presso gli Stati membri" (già articolo 33): l'articolo è stato spostato in questa sezione perché le visite sono un sistema per conseguire gli obiettivi dell'Agenzia.

CAPO 3 – COMPITI LEGATI ALLA SICUREZZA FERROVIARIA

Articolo 11 "Supporto tecnico – sicurezza": sono stati apportati lievi modifiche che chiariscono i compiti dell'Agenzia.

Articolo 12 "Certificati di sicurezza": è stato definito il nuovo ruolo dell'Agenzia (rilascio dei certificati di sicurezza) proposto nella relazione di valutazione d'impatto, in coerenza con la direttiva sulla sicurezza riveduta.

Articolo 13 "Manutenzione dei veicoli": si tratta di un nuovo articolo, tratto dal capo 3 *bis* del regolamento originario, semplificato e spostato nella parte dedicata alla sicurezza, dove è più appropriato inserirlo.

Articolo 14 "Trasporto di merci pericolose per ferrovia": si tratta di un nuovo articolo, che formalizza le attività che l'Agenzia già svolge relativamente al trasporto di merci pericolose per ferrovia.

CAPO 4 – COMPITI LEGATI ALL'INTEROPERABILITÀ

Articolo 15 "Supporto tecnico – interoperabilità": questo articolo è stato lievemente modificato per rispecchiare i cambiamenti riguardanti la direttiva sull'interoperabilità (lettere b) e c)) e per chiarire i compiti esistenti dell'Agenzia.

Articolo 16 "Autorizzazioni di veicoli": si tratta di un nuovo articolo riguardante il nuovo ruolo attribuito all'Agenzia in materia di rilascio delle autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli, proposto nella relazione di valutazione d'impatto, in coerenza con la direttiva modificata sull'interoperabilità.

Articolo 17 "Autorizzazioni di tipi di veicoli": si tratta di un nuovo articolo riguardante il nuovo ruolo attribuito all'Agenzia in materia di rilascio delle autorizzazioni all'immissione sul mercato di tipi di veicoli, in coerenza con la direttiva modificata sull'interoperabilità.

Articolo 18 "Autorizzazione alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra": si tratta di un nuovo articolo riguardante il nuovo ruolo attribuito all'Agenzia in materia di autorizzazione dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra; l'articolo è collegato al ruolo di autorità di sistema dell'Agenzia e alle implicazioni del nuovo compito di rilascio delle autorizzazioni dei veicoli ai fini dell'immissione sul mercato per l'ERTMS (lo scopo è assicurare la compatibilità tra le autorizzazioni all'immissione sul mercato dei veicoli dotati di attrezzature ERTMS di bordo e i sistemi di terra).

Articolo 19 "Applicazioni telematiche": nuovo articolo aggiunto per formalizzare il ruolo che l'Agenzia già svolge, conformemente alle STI sulle applicazioni telematiche per il trasporto merci e passeggeri, e in coerenza con la relazione di valutazione d'impatto.

Articolo 20 "Sostegno agli organismi di valutazione della conformità notificati": articolo modificato; le disposizioni sul controllo degli organismi notificati da parte della Commissione sono state spostate nella nuova sezione sul monitoraggio; le disposizioni mantenute in questo articolo riguardano il sostegno agli organismi notificati (il 20 aprile 2011 la Commissione ha assegnato all'Agenzia mansioni di segretariato tecnico degli organismi notificati per le ferrovie e queste attività sono già in corso; queste nuove competenze devono essere adeguatamente formalizzate nella normativa).

CAPO 5 – COMPITI LEGATI ALLE NORME NAZIONALI (spostato dopo il capo sull'interoperabilità)

Articoli 21, 22 e 23 "Norme nazionali": si tratta di nuovi articoli che incorporano gli articoli 9 *bis* e 9 *ter* originari, modificati per allineare le procedure alle direttive sull'interoperabilità e sulla sicurezza e per tenere conto dell'ampliamento dei poteri dell'Agenzia relativamente alle norme nazionali, che ha origine dalla relazione di valutazione d'impatto e dal progetto di relazione della task force sulle norme di sicurezza nazionali. Gli articoli attribuiscono chiaramente all'Agenzia la gestione della banca dati informatica per rendere più esplicite le

competenze, in precedenza ripartite tra Commissione e Agenzia, e per superare gli attuali problemi tecnici, di coordinamento e di proprietà.

CAPO 6 – COMPITI LEGATI ALL'ERTMS: la sezione sull'ERTMS merita un nuovo capo distinto.

Articoli da 24 a 28 "Compiti relativi all'ERTMS": questi articoli incorporano l'articolo 21 *bis* originario, modificato per chiarire le competenze dell'Agenzia e degli altri attori in relazione all'ERTMS, per migliorare l'implementazione dell'ERTMS e per tenere conto delle attività che l'Agenzia svolge già in questo campo. L'articolo 13 *sexies* è modificato in coerenza con la valutazione preliminare della Commissione relativa a quattro anni di controlli tecnici.

CAPO 7 – COMPITI LEGATI AL MONITORAGGIO DELLO SPAZIO FERROVIARIO EUROPEO UNICO: nuovo capo inserito per garantire maggiore chiarezza e visibilità; vari compiti legati al monitoraggio sono ora raccolti in uno stesso capo.

Articolo 29 "Monitoraggio delle autorità nazionali per la sicurezza": questo nuovo articolo riguarda un nuovo compito attribuito all'Agenzia, vale a dire il controllo delle autorità nazionali per la sicurezza, come proposto nella relazione di valutazione d'impatto (e nella valutazione del regolamento sull'Agenzia).

Articolo 30 "Monitoraggio degli organismi notificati": questo nuovo articolo riguarda un nuovo compito attribuito all'Agenzia, vale a dire il controllo degli organismi notificati, come proposto nella relazione di valutazione d'impatto.

Articolo 31 "Monitoraggio dei progressi nell'ambito dell'interoperabilità e della sicurezza": questo articolo si basa in parte sull'articolo 9 originario (nuovi paragrafi 1 e 2, con i compiti dell'Agenzia in materia di monitoraggio della sicurezza ora chiariti) e sull'articolo 14 originario (nuovi paragrafi 3 e 4, con due relazioni distinte sull'interoperabilità e sulla sicurezza ora riunite in un'unica relazione); il paragrafo 5 si basa sull'articolo 21 *ter*, paragrafo 2, lettera a), in conformità alla relazione di valutazione d'impatto e alla valutazione del regolamento sull'Agenzia.

CAPO 8 – ALTRI COMPITI: nuovo capo che combina i capi del regolamento originario relativi ai registri, al personale ferroviario e agli altri compiti.

Articolo 32 "Personale ferroviario": riunisce, per maggior semplicità, gli articoli 16 *ter*, 16 *quater* e 17 originari in quanto alcuni compiti sono ormai superati, mentre altri sono descritti nella direttiva 2007/59/CE; l'articolo è stato modificato per evitare ambiguità giuridiche e ripetizioni.

Articolo 33 "Registri": questo articolo combina gli articoli 18 e 19 originari, aggiornandoli e allineandoli alla normativa.

Articolo 34 "Reti di autorità nazionali per la sicurezza, organismi investigativi nazionali e organismi rappresentativi": contiene disposizioni precedentemente contenute in parte nell'articolo 6, paragrafo 5, e nell'articolo 9 originali; la rete di organismi rappresentativi è stata aggiunta (paragrafo 2) per migliorare e strutturare il coordinamento delle parti interessate a livello di Agenzia; il paragrafo 3 è stato aggiunto per migliorare e strutturare la consultazione di tutte le parti interessate e in prospettiva per consentire all'Agenzia di ottenere risultati qualitativamente superiori (in coerenza con la valutazione del regolamento sull'Agenzia e con il documento che illustra la posizione del consiglio di amministrazione dell'Agenzia sul futuro dell'Agenzia).

Articolo 35 "Comunicazione e distribuzione": nuovo articolo che formalizza in parte le attività esistenti dell'Agenzia e ha origine dalla relazione di valutazione d'impatto, dalla

valutazione del regolamento sull'Agenzia e dal documento che illustra la posizione del consiglio di amministrazione dell'Agenzia sul futuro dell'Agenzia.

Articolo 36 "Ricerca e promozione dell'innovazione": si tratta dell'articolo originario a cui sono state aggiunte disposizioni sulla ricerca, formalizzando attività già in larga misura svolte dall'Agenzia, in coerenza con il documento che illustra la posizione del consiglio di amministrazione sul futuro dell'Agenzia.

Articolo 37 "Assistenza alla Commissione": questo articolo è stato lievemente modificato.

Articolo 38 "Assistenza nella valutazione dei progetti ferroviari": si tratta dell'articolo 15 originario di cui è stato ampliato il campo di applicazione per includere la sicurezza.

Articolo 39 "Assistenza agli Stati membri e alle parti interessate": si tratta di un nuovo articolo, inserito alla luce della relazione di valutazione d'impatto (misura tratta dall'opzione 6) e dei risultati della valutazione del regolamento sull'Agenzia.

Articolo 40 "Relazioni internazionali": si tratta di un nuovo articolo che formalizza attività già in larga misura svolte dall'Agenzia, in coerenza con la relazione di valutazione d'impatto e con il documento che illustra la posizione del consiglio di amministrazione sul futuro dell'Agenzia.

Articolo 41 "Pezzi di ricambio": si tratta di un nuovo articolo riguardante un nuovo compito, definito in coerenza con la relazione di valutazione d'impatto.

CAPO 9 – ORGANIZZAZIONE DELL'Agenzia: questo capo è stato elaborato sostanzialmente in coerenza con la dichiarazione congiunta della Commissione, del Parlamento europeo e del Consiglio e con l'orientamento comune sulle agenzie decentrate (2012), in particolare in relazione alle competenze ampliate del consiglio direttivo (in precedenza consiglio di amministrazione), all'istituzione del comitato esecutivo, al programma di lavoro pluriennale e all'inserimento di altre disposizioni standard riguardanti le risorse umane e gli aspetti di bilancio.

Altri cambiamenti importanti:

Articolo 48 "Programmi di lavoro annuali e pluriennali": si tratta di un nuovo articolo distinto sui programmi di lavoro che per chiarezza si ritiene utile inserire, in coerenza con la dichiarazione congiunta e le raccomandazioni della Corte dei conti, del Parlamento europeo, la valutazione del regolamento sull'Agenzia e il documento che illustra la posizione del consiglio di amministrazione dell'Agenzia sul futuro dell'Agenzia (prospettiva pluriennale, formazione del bilancio per attività e gestione per attività, rapporti con le parti interessate).

Articoli 51-57 "Commissione di ricorso": si tratta di nuovi articoli. La commissione di ricorso è resa necessaria dall'ampliamento delle competenze dell'Agenzia (rilascio di autorizzazioni all'autorizzazione sul mercato di veicoli e certificati di sicurezza); la relazione di valutazione d'impatto prevede la creazione di un organo di ricorso indipendente esterno all'Agenzia, ma la soluzione già esistente presso l'AESA appare più appropriata. Gli articoli si basano sulle disposizioni pertinenti del regolamento sull'AESA.

CAPO 10 – DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 58, paragrafo 2, nuova lettera c): sono state aggiunte nuove fonti di entrate per l'Agenzia (diritti e corrispettivi esterni per il rilascio delle autorizzazioni per l'immissione sul mercato di veicoli e dei certificati di sicurezza (nuovi compiti)); nuova lettera e) inserita per assicurare l'allineamento con il regolamento sull'AESA.

CAPO 11 – PERSONALE: nuovo capo che riprende sostanzialmente le disposizioni standard derivanti dall'orientamento comune sulle agenzie (articoli 62 e 63).

Articolo 61 "Personale – disposizioni generali": si tratta dell'articolo 24 originario, modificato in conformità alla dichiarazione congiunta sulle agenzie, alla valutazione del regolamento sull'Agenzia e al documento che illustra la posizione del consiglio di amministrazione sul futuro dell'agenzia; sono state cancellate limitazioni precedenti riguardanti la durata massima dei contratti.

CAPO 12 – DISPOSIZIONI GENERALI

Articoli 64, 66-68, 70-72: si tratta di articoli spostati in questa posizione da altri punti del regolamento originario e modificati all'occorrenza in conformità alla dichiarazione congiunta sulle agenzie.

Articolo 65 "Accordo sulla sede e condizioni operative": si tratta di un nuovo articolo inserito in coerenza con la dichiarazione congiunta sulle agenzie decentrate (2012).

Articolo 69 "Cooperazione con le autorità e gli organismi nazionali": si tratta di nuovi articoli risultanti dalle nuove competenze dell'Agenzia in materia di rilascio di certificati e autorizzazioni; la cooperazione in qualche caso è ritenuta necessaria alla luce delle competenze degli organismi e autorità nazionali; è prevista la possibilità di affidare a tali organismi e autorità parte dei compiti dell'Agenzia mediante contratti di (sub)appalto.

CAPO 13 – DISPOSIZIONI FINALI: nuovo capo

Articoli 73 e 74 "Atti delegati": si tratta di nuovi articoli; i nuovi poteri dell'Agenzia (rilascio di certificati di sicurezza e autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli; risorse proprie) rendono necessaria l'adozione di misure delegate, analogamente a quanto avviene per l'AESA.

Articolo 75 "Procedura di comitato": si tratta di un nuovo articolo introdotto per non fare riferimento ad altri atti (direttiva sull'interoperabilità).

Articolo 76 "Valutazione e riesame": si tratta dell'articolo originario modificato in coerenza con la dichiarazione congiunta sulle agenzie.

ARTICOLI RIMASTI INVARIATI RISPETTO AL REGOLAMENTO (CE) n. 881/2004: 5, 6, 58, 59, 60.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

Il nuovo regolamento crea una base giuridica per gli impegni di bilancio e di personale per l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie. I calcoli dettagliati sono riportati nella scheda finanziaria contenuta nell'allegato.

È importante notare che, per quanto riguarda il personale dell'Agenzia, il presente atto incorpora:

1. calcoli sulle risorse ricavati dalle due precedenti schede finanziarie legislative allegate al regolamento originario (CE) n. 881/2004 e alla relativa modifica del 2008 (regolamento (CE) n. 1335/2008), che prevedeva 104 agenti temporanei per l'Agenzia;
2. procedure di bilancio per il 2005-2013 con cui l'autorità di bilancio ha concesso all'Agenzia altri 39 posti per coprire compiti aggiuntivi non previsti dal regolamento istitutivo, e che portano a 143 gli agenti temporanei per il 2013;

3. le implicazioni stimate, in termini di risorse, derivanti dai nuovi compiti e poteri dell'Agenzia previsti dal presente nuovo regolamento, fissate in 43 persone.

Riguardo al **punto 2**, si noti che il numero di posti è andato gradualmente aumentando dal 2005, anno di istituzione dell'Agenzia, ad oggi. Questo aumento è stato sottoposto ad esame dettagliato con cadenza annuale ed è stato adottato dall'autorità di bilancio ogni anno in base al numero di posti proposto dalla Commissione. La principale spiegazione della differenza tra i punti 1 e 2 è che nel regolamento istitutivo non erano previste (o quantomeno non era previsto che fossero eseguite da personale specifico) alcune funzioni e attività quali gli affari giuridici, il responsabile della protezione dei dati, il segretariato del consiglio di amministrazione, l'audit interno, la qualità e l'elaborazione di *business plan*, la valutazione economica (valutazione d'impatto), gli appalti, la gestione delle strutture e il responsabile amministrativo. Per alcune aree di attività, tra cui risorse umane, strumenti informatici e finanza, il fabbisogno di risorse era fortemente sottostimato.

Per quanto riguarda la valutazione economica, questa attività deriva dal fatto che l'Agenzia è stata istituita per contribuire alla creazione di uno spazio ferroviario integrato e concorrenziale. La valutazione economica è stata parte integrante delle attività dell'Agenzia sin dagli inizi, anche se nella scheda finanziaria non le era assegnato personale specifico. La necessità di questa attività è indiscutibile ed anzi è recentemente aumentata, con la formazione del bilancio per attività; per questo, nel nuovo regolamento sull'Agenzia è previsto un nuovo articolo dedicato a questo aspetto.

Oltre a questi sviluppi, vari atti della Commissione hanno attribuito all'Agenzia compiti supplementari con incidenze in termini di risorse, senza peraltro che questi aspetti fossero trattati in maniera adeguata nella scheda finanziaria. Ad esempio, la decisione 2011/155/UE della Commissione riguardante la pubblicazione e la gestione del documento di riferimento di cui all'articolo 27, paragrafo 4, della direttiva 2008/57/CE attribuisce all'Agenzia compiti supplementari relativi alla trasparenza e alla semplificazione dei processi e delle norme utilizzati per l'autorizzazione di veicoli e sottosistemi ferroviari. Più precisamente, il ruolo dell'Agenzia riguarda la documentazione dei processi di autorizzazione negli Stati membri, la documentazione delle norme nazionali applicate per l'autorizzazione di veicoli ferroviari e il controllo della coerenza tra i dati, il sostegno alle autorità nazionali e la gestione e manutenzione dei dati.

Riguardo al **punto 3**, le implicazioni di bilancio e personale legate ai compiti nuovi e allargati dell'Agenzia derivano principalmente dai calcoli relativi alla valutazione d'impatto, dall'attuazione delle raccomandazioni formulate nella dichiarazione congiunta della Commissione, del Parlamento europeo e del Consiglio sulle agenzie decentrate, dalle raccomandazioni della Corte dei conti e del servizio di audit interno e dalla valutazione del regolamento sull'Agenzia. Tutti i cambiamenti legislativi sono spiegati sinteticamente nella parte 3 della presente relazione. Per lo svolgimento dei compiti nuovi e allargati, si stima siano necessarie complessivamente 70 persone, di cui 43 in più rispetto all'organico attuale dell'Agenzia. Queste 43 persone si occuperanno del rilascio di autorizzazioni e certificati e i relativi costi saranno coperti da diritti e corrispettivi esterni; gli altri 27 posti saranno coperti mediante una redistribuzione interna del personale esistente in seno all'Agenzia. Pertanto, non vi saranno incidenze aggiuntive sul bilancio dell'UE (tranne per gli anni 2015 e 2016, in cui non saranno ancora riscossi diritti e corrispettivi esterni).

Le 43 persone previste in più si distribuiscono nelle seguenti categorie:

- esperti tecnici (41 persone), che si occuperanno del rilascio delle autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli e tipi di veicoli (30), delle autorizzazioni alla

messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra (6) e dei certificati di sicurezza (5);

- personale amministrativo collegato (2), tra cui un contabile che si occuperà della gestione di un sistema pianificato di diritti e corrispettivi esterni, ivi compresa la cooperazione con le autorità nazionali.

I diritti e corrispettivi esterni previsti copriranno costi generali collegati e in particolare:

- la traduzione nelle lingue nazionali delle decisioni emanate dall'Agenzia;
- il sistema informatico necessario per la contabilità (diritti e corrispettivi esterni).

Le altre 27 persone, rese disponibili dalla redistribuzione interna del personale esistente dell'Agenzia, si occuperanno delle seguenti attività:

- monitoraggio delle autorità nazionali per la sicurezza e degli organismi notificati e applicazione della normativa nazionale in materia di sicurezza e interoperabilità;
- riduzione del numero di norme nazionali;
- consulenza e sostegno agli Stati membri e alle parti interessate, diffusione delle informazioni attinenti alle ferrovie, formazione e coordinamento dei potenziali pezzi di ricambio da standardizzare.

Si stima che l'incidenza complessiva dell'Agenzia sul bilancio UE 2015-2020 sia pari a 157,113 Mio di EUR. Il costo per il bilancio UE dei nuovi compiti ammonta a 0,4113 Mio di EUR che dal 2017 in poi sarà coperto da diritti e corrispettivi pagati dall'industria.

Vi sarà anche un impatto sulle risorse della Commissione (nella DG MOVE); a questo riguardo, il presente regolamento contiene:

1. calcoli sulle risorse ricavati dalle due precedenti schede finanziarie legislative allegate al regolamento originario (regolamento (CE) n. 881/2004) e alla relativa modifica del 2008 (regolamento (CE) n. 1335/2008), che prevedevano 2 funzionari/agenti temporanei per la Commissione;
2. cambiamenti per il 2005-2013, con tre agenti supplementari della Commissione incaricati di occuparsi delle questioni legate all'Agenzia e di svolgere compiti aggiuntivi non contemplati dal regolamento istitutivo.

Il totale generale per la Commissione legato alla presente iniziativa sarà di 5 persone, tra cui non sono compresi nuovi agenti.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie

e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO ED IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹,

visto il parere del Comitato delle regioni²,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La progressiva creazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere necessita di un'azione unionale in materia di regolamentazione tecnica applicabile alle ferrovie, sia per gli aspetti tecnici (interoperabilità), sia per gli aspetti legati alla sicurezza, in quanto si tratta di aspetti indissociabili che richiedono un livello più elevato di armonizzazione a livello di Unione. A questo riguardo, negli ultimi due decenni è stata adottata una legislazione ferroviaria specifica segnatamente nell'ambito dei tre pacchetti ferroviari, in particolare con la direttiva 2004/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2008/57/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 giugno 2008, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario comunitario.
- (2) Il perseguimento parallelo degli obiettivi di sicurezza e di interoperabilità ferroviaria richiede un notevole lavoro tecnico che deve essere posto sotto la direzione di un organismo specializzato. Per questo, nel secondo pacchetto ferroviario del 2004 si è reso necessario creare, nel contesto istituzionale esistente e nel rispetto dell'equilibrio dei poteri all'interno dell'Unione, un'Agenzia ferroviaria europea responsabile della sicurezza e dell'interoperabilità delle ferrovie ("l'Agenzia").
- (3) L'Agenzia ferroviaria europea è stata istituita in origine dal regolamento (CE) n. 881/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004³, per promuovere

¹ GU C ... pag

² GU C ... pag

³ GU L 164 del 30.4.2004, pag. 1

la creazione di uno spazio ferroviario europeo senza frontiere e contribuire al rilancio del settore ferroviario rafforzandone i vantaggi essenziali in materia di sicurezza. A causa dei notevoli cambiamenti riguardanti i compiti dell'Agenzia e la sua organizzazione interna, è necessario sostituire il regolamento (CE) n. 881/2004 con un nuovo atto.

- (4) Il quarto pacchetto ferroviario propone cambiamenti importanti volti a migliorare il funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico attraverso una modifica mediante rifusione della direttiva 2004/49/CE e della direttiva 2008/57/CE, entrambe direttamente correlate ai compiti dell'Agenzia. Tali direttive, insieme al presente regolamento, prevedono in particolare l'attribuzione di compiti legati al rilascio di autorizzazioni dei veicoli e certificati di sicurezza a livello unionale, il che implica un ruolo più ampio dell'Agenzia.
- (5) L'Agenzia dovrebbe contribuire alla realizzazione e al funzionamento efficace di uno spazio ferroviario europeo unico senza frontiere, in grado di garantire un livello elevato di sicurezza e allo stesso tempo di migliorare la concorrenzialità del settore ferroviario. Tale obiettivo dovrebbe essere raggiunto contribuendo, sul piano tecnico, all'attuazione della legislazione dell'Unione europea attraverso il miglioramento dell'interoperabilità dei sistemi ferroviari, nonché all'elaborazione di un orientamento comune in materia di sicurezza del sistema ferroviario europeo. L'Agenzia dovrebbe anche svolgere il ruolo di autorità europea responsabile del rilascio di autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli ferroviari e tipi di veicoli, certificati di sicurezza per le imprese ferroviarie e autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra. Inoltre, l'Agenzia dovrebbe tenere sotto osservazione le norme ferroviarie nazionali e le attività delle autorità nazionali che operano nell'ambito dell'interoperabilità e della sicurezza ferroviarie.
- (6) Nel perseguire i suoi obiettivi, l'Agenzia dovrebbe tenere pienamente conto del processo di allargamento dell'Unione europea e dei vincoli specifici relativi ai collegamenti ferroviari con i paesi terzi. La responsabilità delle funzioni e delle competenze attribuite all'Agenzia dovrebbe ricadere esclusivamente sull'Agenzia.
- (7) Nello svolgimento dei suoi compiti, e in particolare nell'elaborazione di raccomandazioni, l'Agenzia dovrebbe tenere nella massima considerazione le competenze esterne in ambito ferroviario. Tali competenze dovrebbero essere rappresentate essenzialmente da professionisti del settore ferroviario e dalle autorità nazionali operanti nel settore, che dovrebbero formare gruppi di lavoro competenti e rappresentativi in seno all'Agenzia.
- (8) Per individuare gli effetti economici sul settore ferroviario e le conseguenze per la società, permettere ad altri soggetti di prendere decisioni informate e gestire in modo più efficace le priorità di lavoro e l'assegnazione delle risorse all'interno dell'Agenzia, è opportuno che l'Agenzia si impegni maggiormente nell'attività di valutazione dell'impatto.
- (9) L'Agenzia dovrebbe fornire un supporto tecnico indipendente e obiettivo, in particolare alla Commissione. La direttiva ... [interoperabilità ferroviaria] crea i presupposti per l'elaborazione e la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), mentre la direttiva ... [sicurezza ferroviaria] crea i presupposti per l'elaborazione e la revisione dei metodi comuni di sicurezza (CSM) e degli obiettivi comuni di sicurezza (CST). La continuità delle attività e l'evoluzione nel tempo delle STI, dei CSM e dei CST richiedono un quadro tecnico permanente e personale dedicato all'interno di un organismo specializzato. A tal fine l'Agenzia

dovrebbe avere la responsabilità di formulare all'indirizzo della Commissione raccomandazioni relative all'elaborazione e alla revisione di STI, CSM e CST. Anche gli organismi nazionali per la sicurezza e gli organismi di regolamentazione dovrebbero poter chiedere un parere tecnico indipendente all'Agenzia.

- (10) Nella richiesta di certificati di sicurezza alle autorità nazionali competenti, le imprese ferroviarie si sono scontrate con vari problemi, dai tempi e costi eccessivi delle procedure alle disparità di trattamento, specialmente nei confronti dei nuovi operatori. I certificati rilasciati in uno Stato membro non sono stati riconosciuti in modo incondizionato negli altri Stati membri, a detrimento dello spazio ferroviario unico europeo. Per rendere più efficienti ed imparziali le procedure di rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie, è essenziale passare a un unico certificato di sicurezza valido in tutta l'Unione e rilasciato dall'Agenzia. La direttiva ... riveduta [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie] crea i presupposti per tale passaggio.
- (11) Attualmente la direttiva 2008/57/CE prevede che per i veicoli ferroviari sia rilasciata un'autorizzazione alla messa in servizio in ciascuno Stato membro, tranne in casi specifici. La task force sull'autorizzazione dei veicoli istituita dalla Commissione nel 2011 ha discusso vari casi in cui fabbricanti e imprese ferroviarie hanno subito conseguenze negative a causa della durata e dei costi eccessivi del processo di autorizzazione e ha proposto una serie di miglioramenti. Poiché alcuni problemi sono dovuti alla complessità dell'attuale processo di autorizzazione dei veicoli, è opportuno semplificare tale processo. Per ogni veicolo ferroviario è bene prevedere un'unica autorizzazione e l'autorizzazione all'immissione sul mercato di veicoli e tipi di veicoli dovrebbe essere rilasciata dall'Agenzia. Questo assicurerebbe benefici tangibili per il settore riducendo i costi e la durata della procedura, e diminuirebbe il rischio di potenziali discriminazioni, in particolare nei confronti di nuove società che intendano inserirsi nel mercato ferroviario. La direttiva ... riveduta [direttiva sull'interoperabilità] crea i presupposti per tale evoluzione.
- (12) Per favorire l'ulteriore sviluppo dello spazio ferroviario europeo unico, in particolare fornendo le opportune informazioni ai clienti del trasporto merci e ai passeggeri e tenendo conto delle attività attualmente svolte dall'Agenzia, è necessario rafforzare il ruolo dell'Agenzia nel campo delle applicazioni telematiche onde garantirne uno sviluppo coerente e un'implementazione in tempi brevi.
- (13) Vista l'importanza del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS) ai fini di uno sviluppo organico dello spazio ferroviario europeo unico e della sua sicurezza, e tenendo conto della frammentarietà che ha segnato fino ad ora il suo sviluppo, è necessario rafforzarne il coordinamento generale a livello di Unione. Essendo l'Agenzia l'organismo più competente all'interno dell'Unione, ad essa dovrebbe essere attribuito un ruolo più rilevante in questo campo per assicurare uno sviluppo coerente dell'ERTMS, contribuire a garantire la conformità delle attrezzature ERTMS alle specifiche in vigore e garantire il coordinamento tra i programmi di ricerca europei legati all'ERTMS e l'elaborazione delle specifiche tecniche sull'ERTMS. Inoltre, per rendere più efficienti ed imparziali le procedure di rilascio delle autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra, è essenziale passare a un'unica autorizzazione valida in tutta l'Unione e rilasciata dall'Agenzia. La direttiva ... riveduta [direttiva sull'interoperabilità ferroviaria] crea i presupposti per tale passaggio.
- (14) Le autorità nazionali competenti hanno di norma imposto corrispettivi per il rilascio delle autorizzazioni di veicoli e dei certificati di sicurezza. Con il trasferimento delle

relative competenze a livello di Unione, l'Agenzia dovrebbe essere autorizzata a imporre ai richiedenti il versamento di un corrispettivo per il rilascio dei certificati e delle autorizzazioni di cui ai considerando precedenti. L'ammontare di tali corrispettivi dovrebbe essere uguale o inferiore alla media attuale dell'Unione e dovrebbe essere stabilito in un atto delegato adottato dalla Commissione.

- (15) Un obiettivo generale è trasferire in modo adeguato all'Agenzia le funzioni e i compiti svolti finora dagli Stati membri senza che ne risulti un abbassamento del livello di sicurezza che è sempre stato elevato. L'Agenzia deve disporre di risorse sufficienti per le sue nuove funzioni e il calendario relativo all'assegnazione di queste risorse deve basarsi su esigenze chiaramente definite. Visto il patrimonio di know-how in possesso delle autorità nazionali, in particolare delle autorità nazionali per la sicurezza, all'Agenzia dovrebbe essere consentito di avvalersi in modo appropriato di tali conoscenze nel rilascio delle autorizzazioni e dei certificati di sua competenza. A tal fine è opportuno incoraggiare il distacco di esperti nazionali presso l'Agenzia.
- (16) La direttiva ... [sicurezza delle ferrovie] e la direttiva ... [interoperabilità ferroviaria] prevedono l'esame delle misure nazionali per gli aspetti legati alla sicurezza e all'interoperabilità, nonché alla compatibilità con le norme sulla concorrenza. Tali direttive limitano anche la possibilità, per gli Stati membri, di adottare nuove norme nazionali. L'attuale sistema, in cui ancora sussiste un gran numero di norme nazionali, può essere all'origine di conflitti con le norme dell'Unione e crea il rischio di insufficiente trasparenza e di discriminazione occulta di operatori stranieri, in particolare quelli costituiti da piccole e nuove imprese. Per assicurare la migrazione verso una normativa ferroviaria realmente trasparente e imparziale a livello di Unione europea, è necessario intensificare la graduale riduzione delle norme nazionali. A livello di Unione è essenziale un'opinione basata su competenze indipendenti e neutrali. A tal fine, occorre rinforzare il ruolo dell'Agenzia.
- (17) Il funzionamento, l'organizzazione e le procedure decisionali nell'ambito dell'interoperabilità e della sicurezza ferroviarie variano notevolmente tra le diverse autorità nazionali per la sicurezza e i diversi organismi di valutazione della conformità notificati, con conseguenze negative per il buon funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico. Tali conseguenze negative possono riguardare in particolare, le piccole e medie imprese che desiderino inserirsi nel mercato ferroviario in un altro Stato membro. È quindi essenziale rafforzare il coordinamento allo scopo di favorire una maggiore armonizzazione a livello di Unione europea. A tal fine, l'Agenzia dovrebbe tenere sotto osservazione, per mezzo di audit e ispezioni, le autorità nazionali per la sicurezza e gli organismi di valutazione della conformità notificati.
- (18) In materia di sicurezza è importante garantire la massima trasparenza possibile e una diffusione efficace delle informazioni. Un'analisi dei risultati, elaborata sulla base di indicatori comuni e capace di mettere in relazione tutti i soggetti del settore, è uno strumento importante e dovrebbe essere effettuata. Per gli aspetti statistici è necessaria una stretta collaborazione con Eurostat.
- (19) Per monitorare i progressi compiuti nel campo dell'interoperabilità e della sicurezza ferroviarie, l'Agenzia dovrebbe essere tenuta a pubblicare ogni due anni una relazione al riguardo. Viste le competenze tecniche e l'imparzialità dell'Agenzia, questa dovrebbe anche coadiuvare la Commissione nel controllo dell'attuazione della normativa unionale in materia di sicurezza e interoperabilità ferroviarie.

- (20) L'interoperabilità della rete transeuropea dovrebbe essere potenziata e l'adozione dei nuovi progetti di investimento sostenuti dall'Unione dovrebbe rispettare l'obiettivo di interoperabilità stabilito nella decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 luglio 1996, relativa agli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti⁴. L'Agenzia è l'istituzione più adatta per contribuire a questi obiettivi.
- (21) La manutenzione del materiale rotabile costituisce un elemento importante del sistema di sicurezza. Ad oggi non esiste un vero e proprio mercato europeo della manutenzione delle attrezzature ferroviarie a causa della mancanza di un sistema di certificazione delle officine di manutenzione. Tale situazione ha comportato costi supplementari per il settore e impone viaggi a vuoto. È quindi opportuno realizzare gradualmente e aggiornare un sistema europeo di certificazione delle officine di manutenzione, e l'Agenzia è l'organismo più adatto per proporre soluzioni adeguate alla Commissione.
- (22) Le qualifiche professionali richieste per la conduzione dei treni rappresentano un elemento importante sia per la sicurezza che per l'interoperabilità nell'Unione. Esse costituiscono inoltre un prerequisito per la libera circolazione dei lavoratori del settore ferroviario. La questione dovrebbe essere affrontata nel contesto esistente di dialogo sociale. L'Agenzia dovrebbe fornire il supporto tecnico necessario perché tale aspetto sia tenuto in considerazione a livello di Unione europea.
- (23) L'Agenzia dovrebbe organizzare e facilitare la cooperazione tra le autorità nazionali per la sicurezza, gli organismi investigativi nazionali e gli organismi rappresentativi del settore ferroviario operanti a livello europeo, al fine di promuovere la diffusione di buone pratiche, lo scambio di informazioni utili, la raccolta di dati relativi alle ferrovie e il monitoraggio dei risultati globali relativi alla sicurezza del sistema ferroviario.
- (24) Per garantire la massima trasparenza e la parità di accesso di tutte le parti alle informazioni utili, è bene che i documenti previsti per le procedure nelle aree dell'interoperabilità e della sicurezza ferroviarie siano accessibili al pubblico. Lo stesso vale per le licenze, i certificati di sicurezza e gli altri documenti ferroviari pertinenti. L'Agenzia dovrebbe mettere a disposizione un sistema efficiente di scambio e pubblicazione di tali informazioni.
- (25) La promozione dell'innovazione e della ricerca in materia di sicurezza ferroviaria è un compito importante che l'Agenzia dovrebbe incoraggiare, viste la sua reputazione e la sua posizione. A questo riguardo, l'assistenza finanziaria fornita nell'ambito delle attività dell'Agenzia non dovrebbe comportare distorsioni nel relativo mercato.
- (26) Per migliorare l'efficienza del sostegno finanziario dell'Unione, la sua qualità e la compatibilità con le normative tecniche in materia, l'Agenzia, che è l'unico organismo unionale dotato di competenze riconosciute nel settore ferroviario, dovrebbe svolgere un ruolo attivo nella valutazione dei progetti ferroviari.
- (27) La legislazione sull'interoperabilità e sulla sicurezza ferroviarie, le guide sull'applicazione della stessa e le raccomandazioni dell'Agenzia in qualche caso possono presentare problemi di interpretazione e altri problemi per le parti interessate. Un'interpretazione corretta e uniforme di tali atti è un presupposto essenziale per un'applicazione efficace dell'*acquis* in ambito ferroviario e per il funzionamento del

⁴ GU L 228 del 9.9.1996, pag. 1.

mercato ferroviario. L'Agenzia dovrebbe quindi impegnarsi attivamente nella formazione e nelle attività di chiarimento e orientamento a questo riguardo.

- (28) Per assolvere adeguatamente i propri compiti, l'Agenzia dovrebbe avere personalità giuridica e disporre di un bilancio autonomo finanziato principalmente attraverso un contributo dell'Unione e diritti e corrispettivi versati dai richiedenti. Per garantire l'indipendenza dell'Agenzia nella gestione quotidiana e nella formulazione di pareri, raccomandazioni e decisioni, è importante che la sua organizzazione sia trasparente e che il suo direttore esecutivo goda di piena responsabilità. Il personale dell'Agenzia dovrebbe essere indipendente; per mantenere le conoscenze organizzative e la continuità operativa dell'Agenzia e allo stesso tempo garantire il necessario scambio continuo di competenze ed esperienze con il settore ferroviario, è opportuno che sia assicurato un corretto equilibrio tra contratti di assunzione a breve e a lungo termine.
- (29) Per garantire un efficace adempimento delle funzioni dell'Agenzia, gli Stati membri e la Commissione dovrebbero essere rappresentati in un consiglio direttivo dotato dei poteri necessari, tra cui il potere di predisporre il bilancio e il potere di approvare i programmi di lavoro annuali e pluriennali.
- (30) Per garantire la trasparenza delle decisioni del consiglio direttivo, i rappresentanti dei settori interessati dovrebbero partecipare alle sue riunioni ma senza diritto di voto; il diritto di voto dovrebbe essere riservato ai rappresentanti delle autorità pubbliche, tenuti a rispondere dinanzi agli organi di controllo democratico. I rappresentanti di settore dovrebbero essere nominati dalla Commissione sulla base della loro rappresentatività a livello unionale, riferita alle imprese ferroviarie, ai gestori dell'infrastruttura, all'industria ferroviaria, ai sindacati dei lavoratori, ai passeggeri e ai clienti del trasporto merci.
- (31) Per preparare adeguatamente le riunioni del consiglio direttivo e per assistere quest'ultimo in relazione alle decisioni da prendere, è opportuno che sia istituito un comitato esecutivo.
- (32) È necessario che le parti sulle quali le decisioni dell'Agenzia hanno un'incidenza possano usufruire dei mezzi di tutela necessari in modo indipendente e imparziale. Dovrebbe essere istituito un apposito sistema di ricorso che consenta di impugnare le decisioni del direttore esecutivo dinanzi ad una commissione speciale di ricorso, avverso le cui decisioni può essere adita la Corte di giustizia.
- (33) Una prospettiva strategica più ampia in relazione alle attività dell'Agenzia sarebbe utile ai fini di una pianificazione e gestione più efficaci delle sue risorse e contribuirebbe a migliorare la qualità dei risultati da essa prodotti. Pertanto, il consiglio direttivo dovrebbe adottare e aggiornare periodicamente, previa opportuna consultazione delle parti interessate, un programma di lavoro pluriennale.
- (34) I lavori dell'Agenzia dovrebbero essere condotti in modo trasparente. Dovrebbe essere garantito il controllo effettivo del Parlamento europeo che, a tal fine, dovrebbe poter richiedere un'audizione del direttore esecutivo dell'Agenzia ed essere consultato sul programma di lavoro pluriennale. L'Agenzia dovrebbe inoltre applicare la pertinente legislazione unionale in materia di accesso del pubblico ai documenti.
- (35) Negli ultimi anni, con la creazione di nuove agenzie decentrate, l'autorità di bilancio ha cercato di migliorare la trasparenza e il controllo sulla gestione dei fondi unionali ad esse attribuiti, in particolare per quanto concerne l'iscrizione in bilancio dei diritti, il controllo finanziario, il potere di discarico, i contributi al regime pensionistico e la procedura di bilancio interna (codice di condotta). Analogamente, il regolamento (CE)

n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF)⁵, dovrebbe applicarsi senza restrizioni all'Agenzia, che dovrebbe essere soggetta anche all'applicazione dell'accordo interistituzionale del 25 maggio 1999 tra il Parlamento europeo, il Consiglio dell'Unione europea e la Commissione delle Comunità europee relativo alle indagini interne svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode⁶.

- (36) Poiché gli scopi dell'azione proposta, vale a dire l'istituzione di un organismo specializzato incaricato di elaborare soluzioni comuni in materia di sicurezza e di interoperabilità ferroviarie, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque, a causa del carattere collettivo delle attività da svolgere, essere realizzati meglio a livello unionale, l'Unione può intervenire in base al principio di sussidiarietà di cui all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali scopi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,
- (37) Per stabilire correttamente il livello dei diritti e corrispettivi che l'Agenzia è autorizzata ad imporre, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti ai sensi dell'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea in relazione agli articoli riguardanti il rilascio e il rinnovo di autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra, di autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli e tipi di veicoli e di certificati di sicurezza. È particolarmente importante che la Commissione svolga consultazioni adeguate durante i lavori preparatori, anche a livello di esperti.
In sede di preparazione e redazione di atti delegati, è opportuno che la Commissione garantisca la simultanea, tempestiva e appropriata trasmissione dei pertinenti documenti al Parlamento europeo e al Consiglio.
- (38) Per garantire l'attuazione degli articoli 21 e 22 del presente regolamento, riguardanti l'esame dei progetti di norme nazionali e delle norme in vigore, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione.
- (39) Per garantire condizioni uniformi per l'attuazione degli articoli 29, 30, 31 e 51 del presente regolamento, è opportuno conferire alla Commissione competenze di esecuzione. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione.
- (40) Per rispettare le indicazioni contenute nella dichiarazione congiunta e nell'orientamento comune sulle agenzie decentrate dell'Unione europea approvati nel luglio 2012 dal gruppo di lavoro interistituzionale con l'obiettivo di razionalizzare le attività delle agenzie e renderne più efficaci le attività, è necessario dare applicazione a taluni principi stabiliti relativamente alla governance dell'Agenzia.
- (41) Il presente regolamento rispetta i diritti fondamentali e osserva i principi riconosciuti in particolare dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea,

⁵ GU L 136 del 31.5.1999, pag. 1.

⁶ GU L 136 del 31.5.1999, pag. 15.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO 1

PRINCIPI

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ("Agenzia").
2. Il presente regolamento stabilisce:
 - (a) l'istituzione e i compiti dell'Agenzia;
 - (b) i compiti degli Stati membri.
3. Il presente regolamento si applica:
 - (a) all'interoperabilità nel sistema ferroviario dell'Unione, oggetto della direttiva .././UE [direttiva sull'interoperabilità];
 - (b) alla sicurezza del sistema ferroviario nell'Unione, oggetto della direttiva .././UE [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie];
 - (c) alla certificazione dei macchinisti dei treni, oggetto della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità [direttiva sui macchinisti].

Articolo 2

Status giuridico

1. L'Agenzia è un organismo dell'Unione dotato di personalità giuridica.
2. In ciascuno degli Stati membri l'Agenzia ha la più ampia capacità giuridica riconosciuta alle persone giuridiche dalle rispettive legislazioni nazionali. In particolare può acquisire o alienare beni mobili ed immobili e stare in giudizio.
3. L'Agenzia è rappresentata dal suo direttore.

Articolo 3

Tipi di atti dell'Agenzia

L'Agenzia può:

- a) formulare raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito all'applicazione degli articoli 11, 13, 14, 15, 23, 24, 26, 30, 32, 31, 33 e 41;
- b) formulare raccomandazioni all'attenzione degli Stati membri in merito all'applicazione degli articoli 21, 22 e 30;
- c) emettere pareri all'attenzione della Commissione, a norma degli articoli 9, 21, 22 e 38, e delle autorità competenti degli Stati membri a norma dell'articolo 9.
- d) emettere decisioni a norma degli articoli 12, 16, 17, 18;

- e) emettere pareri sui metodi accettabili di rispondenza a norma dell'articolo 15;
- f) emettere documenti tecnici a norma dell'articolo 15;
- g) emettere relazioni di audit a norma degli articoli 29 e 30;
- h) emettere linee-guida e altri documenti non vincolanti che facilitino l'applicazione della legislazione sull'interoperabilità e sulla sicurezza ferroviarie a norma degli articoli 11, 15 e 24.

CAPO 2

METODI DI LAVORO

Articolo 4

Creazione e composizione dei gruppi di lavoro

1. L'Agenzia istituisce un numero limitato di gruppi di lavoro incaricati di elaborare raccomandazioni riguardanti in modo particolare specifiche tecniche di interoperabilità (STI), obiettivi di sicurezza comuni (CST) e metodi di sicurezza comuni (CSM).

L'Agenzia può istituire gruppi di lavoro in altri casi debitamente giustificati, su richiesta della Commissione o di propria iniziativa, previa consultazione della Commissione.
2. L'Agenzia nomina esperti nei gruppi di lavoro.

L'Agenzia nomina nei gruppi di lavoro rappresentanti designati dalle autorità nazionali competenti per i gruppi di lavoro a cui desiderano partecipare.

L'Agenzia nomina nei gruppi di lavoro professionisti del settore ferroviario scegliendoli nell'elenco di cui al paragrafo 3. Essa garantisce un'adeguata rappresentanza dei settori dell'industria e degli utilizzatori che potrebbero essere interessati dalle misure che la Commissione potrebbe proporre sulla base delle raccomandazioni formulate dall'Agenzia al suo indirizzo.

L'Agenzia può, se necessario, nominare nei gruppi di lavoro esperti indipendenti e rappresentanti delle organizzazioni internazionali la cui competenza nel settore in questione è riconosciuta. Il personale dell'Agenzia non può essere nominato nei gruppi di lavoro.
3. Ogni organismo rappresentante di cui all'articolo 34 comunica all'Agenzia l'elenco degli esperti più qualificati abilitati a rappresentarlo in ciascun gruppo di lavoro.
4. Quando le attività di tali gruppi di lavoro hanno un impatto diretto sulle condizioni di lavoro e sulla salute e sicurezza dei lavoratori del settore, i rappresentanti delle organizzazioni dei lavoratori partecipano ai gruppi di lavoro pertinenti in qualità di membri a tutti gli effetti.
5. Le spese di viaggio e di soggiorno dei membri dei gruppi di lavoro, secondo regole e parametri stabiliti dal consiglio direttivo, sono a carico dell'Agenzia.
6. I gruppi di lavoro sono presieduti da un rappresentante dell'Agenzia.
7. I lavori dei gruppi di lavoro sono trasparenti. Il consiglio direttivo stabilisce il regolamento interno dei gruppi di lavoro.

Articolo 5

Consultazione delle parti sociali

Quando le attività di cui agli articoli 11, 12, 15 e 32 hanno un impatto diretto sul contesto sociale o sulle condizioni di lavoro dei lavoratori nel settore, l'Agenzia consulta le parti sociali nell'ambito del comitato di dialogo settoriale istituito ai sensi della decisione 98/500/CE⁷.

Tale consultazione avviene prima che l'Agenzia presenti le proprie raccomandazioni alla Commissione. L'Agenzia tiene debitamente conto della consultazione ed è sempre disponibile a fornire spiegazioni in merito alle sue raccomandazioni. I pareri formulati dal comitato per il dialogo settoriale sono trasmessi dall'Agenzia alla Commissione e dalla Commissione al comitato di cui dall'articolo 75.

Articolo 6

Consultazione dei clienti del trasporto ferroviario di merci e dei passeggeri

Quando le attività di cui agli articoli 11 e 15 hanno un impatto diretto sui clienti del trasporto ferroviario di merci e sui passeggeri, l'Agenzia consulta i loro organismi rappresentativi. L'elenco degli organismi da consultare è stilato dalla Commissione con l'assistenza del comitato di cui all'articolo 75.

Tale consultazione avviene prima che l'Agenzia presenti le proprie proposte alla Commissione. L'Agenzia tiene debitamente conto della consultazione ed è sempre disponibile a fornire spiegazioni in merito alle sue proposte. I pareri formulati dagli organismi interessati sono trasmessi dall'Agenzia alla Commissione e dalla Commissione al comitato di cui all'articolo 75.

Articolo 7

Valutazione dell'impatto

1. L'Agenzia effettua una valutazione d'impatto delle raccomandazioni e dei pareri da essa formulati. Il consiglio direttivo adotta una metodologia di valutazione dell'impatto basata sulla metodologia della Commissione. L'Agenzia si mantiene in contatto con la Commissione al fine di tenere nella dovuta considerazione il lavoro svolto al riguardo in seno alla Commissione.
2. Prima di avviare un'attività prevista dal programma di lavoro, l'Agenzia effettua una valutazione d'impatto preliminare indicando:
 - (a) le questioni da affrontare e le probabili soluzioni;
 - (b) il grado di necessità di un'azione specifica, compresa la formulazione di una raccomandazione o di un parere dell'Agenzia;
 - (c) il contributo previsto dell'Agenzia alla soluzione del problema.

Inoltre, ogni attività e ogni progetto del programma di lavoro saranno sottoposti a un'analisi dell'efficienza, singolarmente e insieme ad ogni altra attività e progetto, al fine di assicurare il migliore utilizzo del bilancio e delle risorse dell'Agenzia.

⁷ Decisione 98/500/CE della Commissione, del 20 maggio 1998, che istituisce comitati di dialogo settoriale per promuovere il dialogo tra le parti sociali a livello europeo (GU L 225 del 12.8.1998, pag. 27).

3. L'Agenzia può effettuare una valutazione *ex post* della legislazione emanata in risposta alle sue raccomandazioni.
4. Gli Stati membri forniscono all'Agenzia i dati necessari per la valutazione d'impatto.

Articolo 8

Studi

Se necessario ai fini dell'assolvimento dei suoi compiti, l'Agenzia fa svolgere studi e li finanzia mediante il proprio bilancio.

Articolo 9

Pareri

1. Su richiesta degli organismi di regolamentazione nazionali di cui all'articolo 55 della direttiva 2012/34/UE [direttiva che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)], l'Agenzia emette pareri relativamente agli aspetti legati alla sicurezza e all'interoperabilità delle questioni portate all'attenzione di tali organismi.
2. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia emette pareri relativamente alle modifiche di qualsiasi atto adottato sulla base della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità] o della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie], segnatamente nei casi in cui sia segnalata una presunta carenza.
3. I pareri menzionati nei paragrafi precedenti e in altri articoli del presente regolamento sono formulati dall'Agenzia entro il termine di due mesi, se non diversamente concordato. I pareri sono resi pubblici dall'Agenzia entro il termine di due mesi in una versione privata di tutto il materiale commerciale riservato.

Articolo 10

Visite presso gli Stati membri

1. Per lo svolgimento dei compiti che le sono assegnati, in particolare ai sensi degli articoli 12, 21, 22, 16, 17, 27, 29, 30, 31 e 38, l'Agenzia può effettuare visite presso gli Stati membri conformemente agli orientamenti definiti dal consiglio direttivo.
2. L'Agenzia informa della visita prevista lo Stato membro interessato, comunicando l'identità dei funzionari dell'Agenzia cui ha dato mandato e la data di inizio della visita stessa. I funzionari dell'Agenzia incaricati delle visite le effettuano dietro presentazione di una deliberazione del direttore esecutivo, dalla quale risultino l'oggetto e lo scopo della visita.
3. Le autorità nazionali degli Stati membri facilitano il lavoro del personale dell'Agenzia.
4. L'Agenzia redige una relazione su ciascuna visita e la trasmette alla Commissione e allo Stato membro interessato.
5. I paragrafi precedenti lasciano impregiudicate le ispezioni di cui all'articolo 29, paragrafo 6, e all'articolo 30, paragrafo 6, che sono effettuate in conformità alla procedura ivi descritta.

CAPO 3

COMPITI LEGATI ALLA SICUREZZA FERROVIARIA

Articolo 11

Supporto tecnico – raccomandazioni sulla sicurezza ferroviaria

1. L'Agenzia formula raccomandazioni all'attenzione della Commissione relativamente ai metodi comuni di sicurezza (CSM) e agli obiettivi comuni di sicurezza (CST) previsti agli articoli 6 e 7 della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie]. L'Agenzia formula anche raccomandazioni all'attenzione della Commissione relativamente alla revisione periodica dei CSM e dei CST.
2. L'Agenzia formula raccomandazioni all'attenzione della Commissione, su richiesta della Commissione o di propria iniziativa, relativamente ad altre misure in materia di sicurezza.
3. L'Agenzia può emanare orientamenti e altri documenti non vincolanti per facilitare l'applicazione della normativa in materia di sicurezza ferroviaria.

Articolo 12

Certificati di sicurezza

L'Agenzia rilascia certificati di sicurezza unici ai sensi degli articoli 10 e 11 della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza].

Articolo 13

Manutenzione dei veicoli

1. L'Agenzia assiste la Commissione in relazione al sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 6, della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie].
2. L'Agenzia formula raccomandazioni all'attenzione della Commissione ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 7, della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie].
3. L'Agenzia analizza ogni eventuale misura alternativa decisa ai sensi dell'articolo 15 della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie] nella relazione di cui all'articolo 30, paragrafo 2, del presente regolamento.

Articolo 14

Trasporto di merci pericolose per ferrovia

L'Agenzia segue gli sviluppi della legislazione riguardante il trasporto di merci pericolose per ferrovia ai sensi della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio⁸ e li confronta con la legislazione riguardante l'interoperabilità e la sicurezza ferroviarie, in particolare per quanto riguarda le prescrizioni essenziali. A tal fine, l'Agenzia assiste la

⁸ GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13.

Commissione e può formulare raccomandazioni, su richiesta della Commissione o su sua propria iniziativa.

CAPO 4

COMPITI LEGATI ALL'INTEROPERABILITÀ

Articolo 15

Supporto tecnico nell'ambito dell'interoperabilità ferroviaria

1. L'Agenzia:
 - (a) formula raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito alle STI e alla loro revisione, in conformità all'articolo 5 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità];
 - (b) formula raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito ai modelli da utilizzare per la dichiarazione "UE" di verifica e ai documenti del fascicolo tecnico di accompagnamento, in conformità all'articolo 15 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità];
 - (c) formula raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito alle specifiche relative ai registri e alla loro revisione, in conformità agli articoli 43, 44 e 45 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità];
 - (d) formula pareri che costituiscono metodi accettabili di rispondenza in merito alle carenze delle STI, in conformità all'articolo 6, paragrafo 2, della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità], e li presenta alla Commissione;
 - (e) formula pareri all'attenzione della Commissione in merito alle richieste di non applicazione delle STI da parte degli Stati membri, in conformità all'articolo 7 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità];
 - (f) emana documenti tecnici in conformità all'articolo 4, paragrafo 9, della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità];
 - (g) formula raccomandazioni all'attenzione della Commissione in merito alle condizioni di lavoro di tutto il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali.
2. Per l'elaborazione delle raccomandazioni di cui al paragrafo 1, lettere a) e b), l'Agenzia:
 - (a) provvede all'adeguamento delle STI e delle specifiche dei registri al progresso tecnico, all'evoluzione del mercato e alle esigenze a livello sociale;
 - (b) provvede al coordinamento fra, da un lato, l'elaborazione e l'aggiornamento delle STI e, dall'altro, l'elaborazione di eventuali norme europee necessarie per l'interoperabilità; mantiene inoltre i contatti necessari con gli organismi europei di normalizzazione.
3. L'Agenzia può emanare orientamenti e altri documenti non vincolanti per facilitare l'applicazione della legislazione in materia di interoperabilità ferroviaria.

Articolo 16

Autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli

L'Agenzia rilascia autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli ferroviari in conformità all'articolo 20 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità].

Articolo 17

Autorizzazioni all'immissione sul mercato di tipi di veicoli

L'Agenzia rilascia autorizzazioni all'immissione sul mercato di tipi di veicoli in conformità all'articolo 22 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità].

Articolo 18

Autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra

L'Agenzia rilascia autorizzazioni alla messa in servizio dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra che sono installati o utilizzati in tutta l'Unione, in conformità all'articolo 18 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità].

Articolo 19

Applicazioni telematiche

1. L'Agenzia svolge la funzione di autorità di sistema responsabile della gestione delle specifiche tecniche relative alle applicazioni telematiche, in conformità alle STI esistenti in materia.
2. L'Agenzia definisce, pubblica e applica la procedura di gestione delle richieste di modifica di tali specifiche. A tal fine, l'Agenzia istituisce e tiene un registro delle richieste di modifica delle specifiche relative alle applicazioni telematiche e del relativo status.
3. L'Agenzia elabora e gestisce gli strumenti tecnici per la gestione delle diverse versioni delle specifiche relative alle applicazioni telematiche.
4. L'Agenzia assiste la Commissione nel monitoraggio dell'implementazione delle applicazioni telematiche in conformità alle STI pertinenti.

Articolo 20

Sostegno agli organismi di valutazione della conformità notificati

1. L'Agenzia sostiene le attività degli organismi di valutazione della conformità notificati di cui all'articolo 27 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità]. Tale sostegno comprende in particolare l'elaborazione di orientamenti per la valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità di cui all'articolo 9 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità] e l'elaborazione di orientamenti per la procedura di verifica CE di cui all'articolo 10 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità].
2. L'Agenzia agevola la cooperazione degli organismi di valutazione della conformità notificati; in particolare, svolge la funzione di segretariato tecnico del loro gruppo di coordinamento.

CAPO 5

COMPITI LEGATI ALLE NORME NAZIONALI

Articolo 21

Esame dei progetti di norme nazionali

1. L'Agenzia esamina, entro due mesi dalla data in cui li ha ricevuti, i progetti di norme nazionali sottoposti alla sua attenzione a norma dei seguenti articoli:
 - (a) articolo 8, paragrafo 2, della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie],
 - (b) articolo 14 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità].
2. Se, dopo aver effettuato l'esame di cui al paragrafo 1, l'Agenzia ritiene che le norme nazionali consentano l'adempimento dei requisiti essenziali per l'interoperabilità, il rispetto dei CSM e il conseguimento dei CST, e se ritiene che tali norme non siano suscettibili di produrre discriminazioni arbitrarie o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra gli Stati membri, essa comunica alla Commissione e allo Stato membro interessato l'esito positivo della sua valutazione. La Commissione può convalidare la norma nel sistema informatico di cui all'articolo 23.
3. Se l'esame di cui al paragrafo 1 dà luogo a una valutazione negativa, l'Agenzia:
 - (a) emana una raccomandazione, all'indirizzo dello Stato membro interessato, in cui precisa i motivi per i quali è opportuno che la norma in questione non entri in vigore e/o non sia applicata;
 - (b) informa la Commissione dell'esito negativo della sua valutazione.
4. Se lo Stato membro non attua alcun provvedimento entro 2 mesi dal ricevimento della raccomandazione dell'Agenzia di cui al paragrafo 3, lettera a), la Commissione, dopo aver ricevuto le informazioni di cui al paragrafo 3, lettera b), e sentite le ragioni dello Stato membro in questione, può adottare all'indirizzo di tale Stato membro una decisione in cui chiede la modifica del progetto di norma considerato, la sospensione della sua adozione, entrata in vigore o applicazione.

Articolo 22

Esame delle norme nazionali in vigore

1. L'Agenzia esamina, entro due mesi dalla data in cui le ha ricevute, le norme nazionali sottoposte alla sua attenzione a norma dell'articolo 14, paragrafo 3, della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità].
2. Se, dopo aver effettuato l'esame di cui al paragrafo 1, l'Agenzia ritiene che le norme nazionali consentano l'adempimento dei requisiti essenziali per l'interoperabilità, il rispetto dei CSM e il conseguimento dei CST, e se ritiene che tali norme non siano suscettibili di produrre discriminazioni arbitrarie o una restrizione dissimulata alle operazioni di trasporto ferroviario tra gli Stati membri, essa comunica alla Commissione e allo Stato membro interessato l'esito positivo della sua valutazione. La Commissione può convalidare la norma nel sistema informatico di cui all'articolo 23.

3. Se l'esame di cui al paragrafo 1 dà luogo a una valutazione negativa, l'Agenzia:
 - (a) emana una raccomandazione, all'indirizzo dello Stato membro interessato, in cui indica i motivi per i quali è opportuno che la norma in questione sia modificata o abrogata;
 - (b) informa la Commissione dell'esito negativo della sua valutazione.
4. Se lo Stato membro non attua alcun provvedimento entro 2 mesi dal ricevimento della raccomandazione dell'Agenzia di cui al paragrafo 3, lettera a), la Commissione, dopo aver ricevuto le informazioni di cui al paragrafo 3, lettera b), e sentite le ragioni dello Stato membro in questione, può adottare all'indirizzo di tale Stato membro una decisione in cui chiede la modifica o l'abrogazione della norma considerata.
5. La procedura di cui ai paragrafi 2 e 3 si applica, *mutatis mutandis*, nei casi in cui l'Agenzia rileva che una qualsiasi norma nazionale, notificata o no, è superflua o in conflitto con i CSM, i CST, le STI o qualsiasi altra norma dell'Unione in ambito ferroviario.

Articolo 23

Sistema informatico da utilizzare per la notifica e la classificazione delle norme nazionali

1. L'Agenzia crea e gestisce un sistema informatico specifico contenente le norme nazionali di cui all'articolo 21, paragrafo 1, e all'articolo 22, paragrafo 1, e lo rende accessibile alle parti interessate e al pubblico.
2. Gli Stati membri notificano all'Agenzia e alla Commissione le norme nazionali di cui all'articolo 21, paragrafo 1, e all'articolo 22, paragrafo 1, servendosi del sistema informatico di cui al paragrafo 1. L'Agenzia pubblica le norme in tale sistema e lo utilizza per informare la Commissione ai sensi dell'articolo 21 e dell'articolo 22, paragrafo 3.
3. L'Agenzia classifica le norme nazionali notificate in conformità all'articolo 14, paragrafo 8, della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità]. A tal fine, essa utilizza il sistema di cui al paragrafo 1 del presente articolo.
4. L'Agenzia classifica le norme nazionali notificate in conformità all'articolo 8, paragrafo 2, della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie], tenendo conto degli sviluppi della legislazione UE. A tal fine, l'Agenzia elabora uno strumento di gestione delle norme destinato ad essere utilizzato dagli Stati membri per semplificare le rispettive normative nazionali. L'Agenzia utilizza il sistema di cui al paragrafo 1 del presente articolo per pubblicare lo strumento di gestione delle norme.

CAPO 6

COMPITI LEGATI AL SISTEMA EUROPEO DI GESTIONE DEL TRAFFICO FERROVIARIO (ERTMS)

Articolo 24

Autorità di sistema per l'ERTMS

1. L'Autorità svolge la funzione di autorità di sistema responsabile della gestione delle specifiche tecniche relative all'ERTMS.

2. L'Agenzia definisce, pubblica e applica la procedura di gestione delle richieste di modifica di tali specifiche. A tal fine, l'Agenzia istituisce e tiene un registro delle richieste di modifica delle specifiche relative all'ERTMS e del relativo status.
3. L'Agenzia raccomanda l'adozione di una nuova versione delle specifiche tecniche sull'ERTMS, ma lo fa soltanto quando la versione precedente è stata implementata in misura sufficiente. L'elaborazione di nuove versioni non deve andare a scapito dell'implementazione dell'ERTMS, della stabilità delle specifiche (necessaria per ottimizzare la produzione di attrezzature ERTMS), dell'utile sugli investimenti per le imprese ferroviarie e della pianificazione efficiente dell'implementazione dell'ERTMS.
4. L'Agenzia realizza e gestisce gli strumenti tecnici per la gestione delle diverse versioni dell'ERTMS con l'obiettivo di assicurare la compatibilità tecnica e operativa tra reti e veicoli attrezzati con versioni diverse e di creare incentivi per una rapida implementazione delle versioni in vigore.
5. In conformità all'articolo 5, paragrafo 10, della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità ferroviaria], l'Agenzia provvede affinché le versioni successive delle attrezzature ERTMS siano tecnicamente compatibili con le versioni precedenti.
6. L'Agenzia elabora e distribuisce gli orientamenti pertinenti sull'applicazione per le parti interessate e la documentazione esplicativa riguardante le specifiche tecniche dell'ERTMS.

Articolo 25

Gruppo di lavoro *ad hoc* per l'ERTMS degli organismi di valutazione della conformità notificati

1. L'Agenzia crea e presiede un gruppo di lavoro ad hoc per l'ERTMS degli organismi di valutazione della conformità notificati di cui all'articolo 27 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità].

Il gruppo di lavoro verifica l'applicazione uniforme della procedura di valutazione della conformità o dell'idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità di cui all'articolo 9 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità] e delle procedure di verifica "CE" di cui all'articolo 10 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità], eseguite dagli organismi di valutazione della conformità notificati.
2. Ogni due anni, l'Agenzia presenta alla Commissione una relazione sulle attività del gruppo di lavoro di cui al paragrafo 1; in tale relazione sono incluse le statistiche sulla partecipazione alle attività del gruppo di lavoro da parte dei rappresentanti degli organismi di valutazione della conformità notificati.
3. L'Agenzia valuta l'applicazione della procedura di valutazione della conformità dei componenti di interoperabilità e della procedura di verifica "CE" per le attrezzature ERTMS e ogni due anni presenta una relazione in cui, se opportuno, propone alla Commissione miglioramenti da apportare.

Articolo 26

Sostegno finalizzato alla compatibilità tecnica ed operativa tra sottosistemi ERTMS di bordo e di terra

1. L'Agenzia può assistere le imprese ferroviarie, su richiesta delle stesse, nella verifica della compatibilità tecnica e operativa tra sottosistemi ERTMS di bordo e di terra prima della messa in servizio di un veicolo.
2. Se l'Agenzia rileva il rischio di mancata compatibilità tecnica ed operativa tra reti e veicoli dotati di attrezzature ERTMS nel contesto di specifici progetti ERTMS, può chiedere ai soggetti appropriati, in particolare a fabbricanti, organismi di valutazione della conformità notificati, imprese ferroviarie, gestori dell'infrastruttura e autorità nazionali per la sicurezza, di fornire informazioni aventi rilevanza ai fini delle procedure applicate per la verifica "CE" e per la messa in servizio, e delle condizioni operative. L'Agenzia informa la Commissione di tale rischio e, se necessario, le raccomanda misure appropriate.

Articolo 27

Sostegno all'implementazione dell'ERTMS e a progetti ERTMS

1. L'Agenzia tiene sotto osservazione l'implementazione dell'ERTMS conformemente al piano di implementazione stabilito nella decisione 2012/88/UE⁹ e tiene altresì sotto osservazione il coordinamento dell'installazione dell'ERTMS lungo i corridoi di trasporto transeuropei e i corridoi ferroviari merci previsti dal regolamento (UE) n. 913/2010¹⁰.
2. L'Agenzia assicura il monitoraggio tecnico dei progetti finanziati dall'Unione per l'implementazione dell'ERTMS; tale monitoraggio comprende, se del caso, l'analisi dei documenti di gara al momento delle gare d'appalto. L'Agenzia inoltre assiste, se necessario, i beneficiari dei fondi dell'Unione onde garantire la piena conformità delle soluzioni tecniche realizzate nei progetti alle STI relative al controllo-comando e segnalamento, e quindi la piena interoperabilità di tali soluzioni.

Articolo 28

Accreditamento dei laboratori

1. L'Agenzia agevola, in particolare attraverso l'elaborazione di orientamenti appropriati che mette a disposizione degli organismi di accreditamento, l'accreditamento armonizzato dei laboratori ERTMS a norma del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio¹¹.
2. L'Agenzia può partecipare in qualità di osservatore alle valutazioni *inter pares* prescritte dal regolamento (CE) n. 765/2008.

⁹ GU L 51 del 23.2.2012, pag. 1.

¹⁰ GU L 276 del 20.10.2010, pag. 22.

¹¹ GU L 218 del 13.8.2008, pag. 30.

CAPO 7

COMPITI LEGATI AL MONITORAGGIO DELLO SPAZIO FERROVIARIO EUROPEO UNICO

Articolo 29

Monitoraggio delle autorità nazionali per la sicurezza

1. L'Agenzia tiene sotto osservazione il funzionamento e i processi decisionali delle autorità nazionali per la sicurezza effettuando audit e ispezioni.
2. L'Agenzia ha il diritto di sottoporre ad audit:
 - (a) la capacità delle autorità nazionali per la sicurezza di assolvere compiti legati alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie;
 - (b) l'efficacia del monitoraggio, da parte delle autorità nazionali per la sicurezza, dei sistemi di gestione della sicurezza dei soggetti di cui all'articolo 16 della direttiva [...] [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie].

La procedura di effettuazione degli audit è adottata dal consiglio direttivo.

3. L'Agenzia elabora relazioni di audit e le invia all'autorità nazionale per la sicurezza interessata e alla Commissione. Ogni relazione di audit contiene, in particolare, l'elenco delle eventuali carenze individuate dall'Agenzia e formula raccomandazioni in merito agli opportuni miglioramenti.
4. Se l'Agenzia reputa che le carenze di cui al paragrafo 3 impediscano all'autorità nazionale per la sicurezza in questione di assolvere efficacemente i propri compiti in relazione alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie, essa raccomanda all'autorità nazionale per la sicurezza di attuare gli opportuni provvedimenti entro un termine da definirsi tenendo conto della rilevanza della carenza.
5. Se un'autorità nazionale per la sicurezza è in disaccordo con la raccomandazione dell'Agenzia di cui al paragrafo 4 o se, in risposta alla raccomandazione dell'Agenzia, un'autorità nazionale per la sicurezza non attua alcun provvedimento entro il termine di 3 mesi dal ricevimento della raccomandazione stessa, la Commissione può prendere una decisione entro il termine di sei mesi in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo 75.
6. L'Agenzia è anche autorizzata ad effettuare ispezioni annunciate o non annunciate presso le autorità nazionali per la sicurezza allo scopo di verificare aree specifiche delle attività e del funzionamento delle stesse e in particolare allo scopo di esaminare documenti, processi e dati in relazione con i compiti di cui all'articolo 16 della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie]. Le ispezioni possono essere decise di volta in volta o effettuate in base a un piano elaborato dall'Agenzia. La durata di un'ispezione non supera i due giorni. Le autorità nazionali degli Stati membri facilitano il lavoro del personale dell'Agenzia. L'Agenzia trasmette alla Commissione una relazione su ciascuna ispezione.

Monitoraggio degli organismi di valutazione della conformità notificati

1. L'Agenzia controlla gli organismi di valutazione della conformità notificati fornendo assistenza agli organismi di accreditamento e in occasione di audit e ispezioni, come previsto nei paragrafi 2-5.
2. L'Agenzia sostiene l'accREDITAMENTO armonizzato degli organismi di valutazione della conformità notificati, in particolare fornendo agli organismi di accREDITAMENTO opportuni orientamenti relativi ai criteri e alle procedure di valutazione volti a stabilire se gli organismi notificati soddisfino i requisiti di cui all'articolo 27 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità], attraverso l'infrastruttura europea di accREDITAMENTO riconosciuta dall'articolo 14 del regolamento (CE) n. 765/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio che pone norme in materia di accREDITAMENTO e vigilanza del mercato per quanto riguarda la commercializzazione dei prodotti e che abroga il regolamento (CEE) n. 339/93.
3. Nel caso di organismi di valutazione della conformità notificati che non sono accREDITATI ai sensi dell'articolo 24 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità], l'Agenzia può effettuare un audit al fine di accertarne la capacità di soddisfare le prescrizioni di cui all'articolo 27 di tale direttiva. La procedura di effettuazione degli audit è adottata dal consiglio direttivo.
4. L'Agenzia elabora relazioni di audit riguardanti le attività di cui al paragrafo 3 e le trasmette all'organismo di valutazione della conformità notificato interessato e alla Commissione. Ogni relazione di audit precisa, in particolare, le eventuali carenze individuate dall'Agenzia e formula raccomandazioni in merito agli opportuni miglioramenti. Se l'Agenzia reputa che tali carenze impediscano all'organismo notificato in questione di assolvere efficacemente i propri compiti in relazione alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie, essa adotta una raccomandazione in cui chiede allo Stato membro in cui è stabilito tale organismo notificato di prendere gli opportuni provvedimenti entro un termine stabilito.
5. Se uno Stato membro è in disaccordo con la raccomandazione di cui al paragrafo 4 o se, in risposta alla raccomandazione dell'Agenzia, un organismo notificato non attua alcun provvedimento entro 3 mesi dal ricevimento della raccomandazione stessa, la Commissione può, entro il termine di sei mesi, adottare un parere in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo 75.
6. L'Agenzia può, anche in cooperazione con gli organismi nazionali di accREDITAMENTO pertinenti, effettuare ispezioni annunciate o non annunciate presso gli organismi di valutazione della conformità notificati, allo scopo di verificare aree specifiche delle attività e del funzionamento degli stessi e in particolare per esaminare documenti, certificati e dati relativi ai compiti di cui all'articolo 27 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità]. Le ispezioni possono essere decise di volta in volta o effettuate in base a un piano elaborato dall'Agenzia. La durata di un'ispezione non supera i due giorni. Gli organismi di valutazione della conformità notificati agevolano il lavoro del personale dell'Agenzia. L'Agenzia trasmette alla Commissione una relazione su ciascuna ispezione.

Articolo 31

Monitoraggio dei progressi nell'ambito dell'interoperabilità e della sicurezza

1. L'Agenzia, insieme alla rete di organismi investigativi nazionali, raccoglie dati utili sugli incidenti e inconvenienti e tiene sotto osservazione il contributo degli organismi nazionali incaricati delle indagini alla sicurezza del sistema ferroviario nel suo complesso.
2. L'Agenzia tiene sotto osservazione i risultati globali relativi alla sicurezza del sistema ferroviario. L'Agenzia può in particolare chiedere l'assistenza delle reti di cui all'articolo 34, anche ai fini della raccolta di dati. L'Agenzia si basa anche sui dati raccolti da Eurostat e collabora con quest'ultimo per evitare ogni duplicazione delle attività e per assicurare la coerenza metodologica tra gli indicatori comuni di sicurezza e gli indicatori utilizzati per gli altri modi di trasporto.
3. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia emana raccomandazioni su come migliorare l'interoperabilità dei sistemi ferroviari, in particolare agevolando il coordinamento tra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura o tra i gestori dell'infrastruttura.
4. L'Agenzia tiene sotto osservazione i progressi nell'ambito dell'interoperabilità e sicurezza dei sistemi ferroviari. Ogni due anni, presenta alla Commissione e pubblica una relazione sui progressi compiuti in materia di interoperabilità e sicurezza nello spazio ferroviario europeo unico.
5. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia presenta una relazione sullo stato di attuazione e applicazione della legislazione unionale in materia di sicurezza e interoperabilità in uno specifico Stato membro.

CAPO 8

ALTRI COMPITI

Articolo 32

Personale ferroviario

1. L'Agenzia svolge i compiti appropriati relativi al personale ferroviario definiti negli articoli 4, 20, 22, 23, 25, 28, 33, 34, 35 e 37 della direttiva 2007/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹².
2. La Commissione può chiedere all'Agenzia di svolgere altri compiti legati al personale ferroviario in conformità alla direttiva 2007/59/CE.
3. L'Agenzia consulta le autorità competenti in materia di personale ferroviario sui compiti di cui ai paragrafi 1 e 2 e può promuovere la cooperazione tra tali autorità, anche attraverso l'organizzazione di incontri con i loro rappresentanti.

¹² GU L 315 del 3.12.2007, pag. 51.

Registri e accessibilità dei registri

1. L'Agenzia istituisce e tiene i registri europei previsti agli articoli 43, 44 e 45 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità] e svolge la funzione di autorità di sistema per tutti i registri e le banche dati di cui alle direttive sulla sicurezza, sull'interoperabilità e sui macchinisti. In particolare l'Agenzia:
 - (a) elabora e gestisce le specifiche sui registri;
 - (b) coordina gli sviluppi relativi ai registri negli Stati membri;
 - (c) fornisce indicazioni sui registri alle parti interessate;
 - (d) formula, all'attenzione della Commissione, raccomandazioni sui miglioramenti delle specifiche dei registri esistenti e sull'eventuale necessità di istituire altri registri.

2. L'Agenzia rende pubblici i seguenti documenti e registri previsti dalla direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità] e dalla direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie]:
 - (a) dichiarazioni CE di verifica dei sottosistemi;
 - (b) dichiarazioni CE di conformità dei componenti di interoperabilità e dichiarazioni CE di idoneità all'impiego dei componenti di interoperabilità;
 - (c) licenze rilasciate ai sensi della direttiva ... [direttiva che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)];
 - (d) certificati di sicurezza rilasciati ai sensi dell'articolo 10 della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie];
 - (e) relazioni di indagine trasmesse all'Agenzia a norma dell'articolo 24 della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie];
 - (f) norme nazionali notificate alla Commissione ai sensi dell'articolo 8 della direttiva ... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie] e dell'articolo 14 della direttiva ... [direttiva sull'interoperabilità];
 - (g) registri sui veicoli, anche attraverso collegamenti che rimandano ai registri nazionali pertinenti;
 - (h) registri dell'infrastruttura, anche attraverso collegamenti che rimandano ai registri nazionali pertinenti;
 - (i) registro europeo dei tipi di veicoli autorizzati;
 - (j) registro delle richieste di modifica e delle modifiche previste delle specifiche ERTMS;
 - (k) registro delle richieste di modifica e delle modifiche previste delle STI sulle applicazioni telematiche per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci;
 - (l) registro delle marcature delle amministrazioni proprietarie dei veicoli tenuto dall'Agenzia a norma della STI per il sottosistema "Esercizio e gestione del traffico";
 - (m) relazioni sulla qualità elaborate a norma dell'articolo 28, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1371/2007.

3. Le modalità pratiche per la trasmissione dei documenti di cui al paragrafo 2 sono discusse e stabilite di comune accordo tra la Commissione e gli Stati membri sulla base di un progetto elaborato dall'Agenzia.
4. Allorché trasmettono i documenti di cui al paragrafo 2, gli organismi interessati possono indicare quali documenti non devono essere resi pubblici per motivi di sicurezza.
5. Le autorità nazionali preposte al rilascio delle licenze e dei certificati di cui al paragrafo 2, lettere c) e d), notificano all'Agenzia, entro un mese, ogni decisione individuale di rilascio, rinnovo, modifica o revoca di tali licenze e certificati.
6. L'Agenzia può inserire nella banca dati pubblica ogni documento pubblico o collegamento utile in relazione agli obiettivi del presente regolamento, tenendo conto della legislazione unionale vigente in materia di protezione dei dati.

Articolo 34

Reti di autorità nazionali per la sicurezza, organismi investigativi nazionali e organismi rappresentativi

1. L'Agenzia costituisce una rete di autorità nazionali per la sicurezza e una rete formata dagli organismi investigativi di cui all'articolo 21 della direttiva .../... [direttiva sulla sicurezza delle ferrovie]. L'Agenzia mette a disposizione di tali reti un segretariato. Le reti hanno in particolare i seguenti compiti:
 - (a) scambio di informazioni legate alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie;
 - (b) promozione delle buone pratiche;
 - (c) trasmissione all'Agenzia di dati riguardanti la sicurezza delle ferrovie e in particolare gli indicatori comuni di sicurezza.L'Agenzia agevola la cooperazione tra tali reti; in particolare, può decidere di organizzare riunioni congiunte delle due reti.
2. L'Agenzia costituisce una rete di organismi rappresentativi del settore ferroviario che agiscono a livello di Unione. L'elenco di tali organismi è stabilito in un atto di esecuzione adottato dalla Commissione in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo 75. L'Agenzia mette a disposizione di tale rete un segretariato. La rete ha in particolare i seguenti compiti:
 - (a) scambio di informazioni legate alla sicurezza e all'interoperabilità ferroviarie;
 - (b) promozione delle buone pratiche;
 - (c) trasmissione all'Agenzia di dati riguardanti la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie.
3. Le reti di cui ai paragrafi 1 e 2 possono emettere pareri non vincolanti sui progetti di raccomandazione di cui all'articolo 9, paragrafo 2.
4. L'Agenzia può costituire altre reti con organismi o autorità cui sono attribuite responsabilità per una parte del sistema ferroviario.
5. La Commissione può partecipare alle riunioni delle reti di cui al presente articolo.

Articolo 35

Comunicazione e distribuzione

L'Agenzia comunica e distribuisce alle parti interessate il quadro europeo di testi legislativi, norme e orientamenti sulle ferrovie, conformemente ai piani di comunicazione e distribuzione adottati dal consiglio direttivo. Tali piani, basati su un'analisi delle esigenze, sono aggiornati regolarmente dal consiglio direttivo.

Articolo 36

Ricerca e promozione dell'innovazione

1. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia contribuisce alle attività di ricerca in ambito ferroviario a livello di Unione, anche fornendo sostegno ai servizi della Commissione e agli organismi rappresentativi competenti. Tale contributo lascia impregiudicate le altre attività di ricerca a livello di Unione.
2. La Commissione può affidare all'Agenzia il compito di promuovere l'innovazione finalizzata al miglioramento dell'interoperabilità e della sicurezza ferroviarie, in particolare per quanto concerne l'impiego delle nuove tecnologie dell'informazione e dei sistemi di localizzazione e di monitoraggio (*tracking and tracing*).

Articolo 37

Assistenza alla Commissione

1. Su richiesta della Commissione, l'Agenzia assiste la Commissione nell'attuazione della legislazione unionale volta al miglioramento del livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari, nonché all'elaborazione di un orientamento comune in materia di sicurezza del sistema ferroviario europeo.
2. Possono rientrare in tale assistenza:
 - (a) la fornitura di consulenza tecnica su aspetti che richiedono competenze specifiche;
 - (b) la raccolta di informazioni attraverso le reti di cui all'articolo 34.

Articolo 38

Assistenza nella valutazione dei progetti ferroviari

Fatte salve le deroghe previste all'articolo 9 della direttiva [...] [direttiva sull'interoperabilità ferroviaria], su richiesta della Commissione l'Agenzia esamina, dal punto di vista dell'interoperabilità e della sicurezza, i progetti riguardanti la progettazione, la realizzazione, il rinnovo o la ristrutturazione dei sottosistemi per i quali è stato chiesto un contributo finanziario dell'Unione.

Entro un termine da stabilirsi di comune accordo con la Commissione in base all'importanza del progetto e alle risorse disponibili, ma in ogni caso non superiore a due mesi, l'Agenzia esprime un parere sulla conformità del progetto alla normativa vigente in materia di interoperabilità e sicurezza ferroviarie.

Articolo 39

Assistenza agli Stati membri, ai paesi candidati e alle parti interessate

1. Di propria iniziativa o su richiesta della Commissione, degli Stati membri, dei paesi candidati o delle reti di cui all'articolo 34, l'Agenzia svolge attività di formazione e altre attività appropriate di delucidazione e riguardanti l'applicazione della normativa in materia di interoperabilità e sicurezza, nonché prodotti collegati dell'Agenzia quali registri, guide all'attuazione o raccomandazioni.
2. La natura e la portata delle attività di cui al paragrafo 1 sono decise dal consiglio e incluse nel programma di lavoro.

Articolo 40

Relazioni internazionali

1. Se necessario ai fini del conseguimento degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento, e fatte salve le rispettive competenze degli Stati membri e delle istituzioni dell'Unione, compreso il servizio europeo per l'azione esterna, l'Agenzia può intrattenere rapporti e concludere accordi amministrativi con autorità di vigilanza, organizzazioni internazionali e amministrazioni di paesi terzi aventi competenze in aree che sono oggetto di attività dell'Agenzia, al fine di assicurare l'aggiornamento sugli sviluppi scientifici e tecnici e promuovere la legislazione e le norme ferroviarie dell'Unione europea.
2. Tali accordi non creano obblighi giuridici per l'Unione e per i suoi Stati membri né impediscono agli Stati membri e alle rispettive autorità competenti di concludere accordi bilaterali o multilaterali con tali autorità di vigilanza, organizzazioni internazionali e amministrazioni di paesi terzi. Tali accordi e forme di cooperazione sono soggetti a discussione preventiva con la Commissione e alla presentazione di relazioni periodiche alla Commissione.
3. Il consiglio direttivo adotta una strategia per le relazioni con paesi terzi od organizzazioni internazionali riguardo a questioni che rientrano tra le competenze dell'Agenzia. Tale strategia è incorporata nel programma di lavoro annuale e pluriennale dell'Agenzia, con specificazione delle risorse correlate.

Articolo 41

Coordinamento per i pezzi di ricambio

L'Agenzia contribuisce all'identificazione di potenziali pezzi di ricambio ferroviari da standardizzare. A tal fine, l'Agenzia può costituire un gruppo di lavoro incaricato di coordinare le attività delle parti interessate e può intrattenere rapporti con gli organismi di normalizzazione europei. L'Agenzia presenta alla Commissione opportune raccomandazioni.

CAPO 9

ORGANIZZAZIONE DELL'AGENZIA

Articolo 42

Struttura amministrativa e direttiva

La struttura amministrativa e direttiva dell'Agenzia è costituita da:

- (a) un consiglio direttivo, che esercita le funzioni stabilite nell'articolo 47;
- (b) un comitato esecutivo che esercita le funzioni stabilite nell'articolo 49;
- (c) un direttore esecutivo che esercita le funzioni stabilite nell'articolo 50;
- (d) una commissione di ricorso, che esercita le funzioni stabilite negli articoli da 54 a 56.

Articolo 43

Composizione del consiglio direttivo

1. Il consiglio direttivo è composto da un rappresentante di ogni Stato membro e da quattro rappresentanti della Commissione, tutti con diritto di voto.

Nel consiglio direttivo siedono anche, senza diritto di voto, sei rappresentanti a livello europeo delle seguenti categorie:

- (a) le imprese ferroviarie;
- (b) i gestori dell'infrastruttura;
- (c) l'industria ferroviaria;
- (d) i sindacati;
- (e) i passeggeri;
- (f) i clienti del trasporto merci.

Per ognuna di queste categorie la Commissione nomina un rappresentante e un supplente sulla base di un elenco di quattro nominativi preselezionati dalle rispettive organizzazioni europee.

2. I membri del consiglio direttivo e i loro supplenti sono nominati in base alla loro conoscenza delle attività principali dell'agenzia, tenendo conto delle competenze manageriali, amministrative e di bilancio pertinenti. Tutte le parti si sforzano di limitare l'avvicendamento dei loro rappresentanti nel consiglio, per assicurare la continuità dei lavori. Nel consiglio direttivo tutte le parti mirano a realizzare una rappresentanza equilibrata di uomini e donne.
3. Gli Stati membri e la Commissione nominano i rispettivi membri del consiglio direttivo nonché un supplente per rappresentarli in caso di assenza.
4. Il mandato dei membri ha durata di quattro anni e può essere rinnovato.
5. Se del caso, la partecipazione di rappresentanti di paesi terzi e le condizioni ad essa relative sono definite negli accordi di cui all'articolo 68.

Articolo 44

Presidente del consiglio direttivo

1. Il consiglio direttivo elegge, a maggioranza di due terzi dei suoi membri aventi diritto di voto, un presidente scelto tra i rappresentanti degli Stati membri e un vicepresidente scelto tra i suoi membri.

Il vicepresidente sostituisce il presidente in caso di impedimento di quest'ultimo.

2. Il mandato del presidente e del vicepresidente ha durata di quattro anni e può essere rinnovato. Se però essi cessano di far parte del consiglio direttivo nel corso del loro mandato, anche quest'ultimo mandato termina automaticamente alla stessa data.

Articolo 45

Riunioni

1. Il consiglio direttivo si riunisce su convocazione del presidente. Il direttore esecutivo dell'Agenzia partecipa alle riunioni.
2. Il consiglio direttivo si riunisce almeno due volte all'anno. Si riunisce inoltre su iniziativa del presidente, su richiesta della Commissione, della maggioranza dei suoi membri o di un terzo dei rappresentanti degli Stati membri nel consiglio.

Articolo 46

Votazioni

Se non stabilito diversamente nel presente regolamento, il consiglio direttivo prende le sue decisioni a maggioranza assoluta dei membri con diritto di voto. Ciascun membro con diritto di voto dispone di un voto.

Articolo 47

Funzioni del consiglio direttivo

1. Perché l'Agenzia possa svolgere i suoi compiti, il consiglio direttivo:
 - (a) adotta la relazione annuale di attività dell'Agenzia per l'anno precedente ed entro il 1° luglio la trasmette al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alla Corte dei conti, curandone la pubblicazione;
 - (b) sentito il parere della Commissione e a norma dell'articolo 48, adotta ogni anno, a maggioranza di due terzi dei membri aventi diritto di voto, il programma di lavoro annuale dell'Agenzia per l'anno successivo e un programma di lavoro strategico pluriennale;
 - (c) adotta, a maggioranza di due terzi dei membri aventi diritto di voto, il bilancio annuale dell'Agenzia ed esercita altre funzioni in relazione al bilancio dell'Agenzia, conformemente al capo 10;
 - (d) fissa le procedure per l'assunzione delle deliberazioni del direttore esecutivo;
 - (e) adotta una politica sulle visite da effettuare a norma dell'articolo 10;
 - (f) adotta il proprio regolamento interno;
 - (g) adotta e aggiorna i piani di comunicazione e distribuzione di cui all'articolo 35;

- (h) adotta procedure per l'effettuazione degli audit di cui agli articoli 29 e 30;
 - (i) ai sensi del paragrafo 2, esercita, in relazione al personale dell'Agenzia, i poteri di autorità con potere di nomina demandati dallo statuto dei funzionari all'autorità che ha il potere di nomina e dal regime applicabile agli altri agenti all'autorità abilitata a concludere i contratti di assunzione (“poteri dell’autorità con potere di nomina”);
 - (j) adotta adeguate modalità per garantire l'attuazione dello statuto dei funzionari e del regime applicabile agli altri agenti a norma della procedura prevista dall'articolo 110 dello statuto dei funzionari;
 - (k) nomina il direttore esecutivo e può prolungarne il mandato o rimuoverlo dall'incarico, deliberando a maggioranza di due terzi dei suoi membri aventi diritto di voto, a norma dell'articolo 62;
 - (l) adotta una strategia antifrode proporzionata ai rischi di frode, tenendo conto del rapporto costo-benefici delle misure da attuare;
 - (m) assicura un seguito adeguato alle osservazioni e alle raccomandazioni risultanti dalle indagini dell'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e alle diverse relazioni di audit interno ed esterno e valutazioni;
 - (n) adotta criteri per la prevenzione e la gestione dei conflitti di interesse in relazione ai membri del consiglio direttivo e della commissione di ricorso.
2. Il consiglio direttivo adotta, in conformità alla procedura prevista all'articolo 110 dello statuto dei funzionari, una decisione basata sull'articolo 2, paragrafo 1, dello statuto dei funzionari e sull'articolo 6 del regime applicabile agli altri agenti, con cui delega al direttore esecutivo i poteri pertinenti di autorità con potere di nomina e definisce le condizioni nelle quali tali poteri possono essere sospesi. Il direttore esecutivo è autorizzato a subdelegare tali poteri.

Nell'applicare il comma precedente, se circostanze del tutto eccezionali lo richiedono, il consiglio direttivo può, mediante una decisione, sospendere temporaneamente i poteri di autorità con potere di nomina delegati al direttore esecutivo, nonché i poteri subdelegati da quest'ultimo, per esercitarli esso stesso o delegarli, per un periodo di tempo limitato, a uno dei suoi membri o a un membro del personale diverso dal direttore esecutivo.

Articolo 48

Programmi di lavoro annuali e pluriennali

1. Entro il 30 novembre di ogni anno il consiglio dell'Agenzia, tenendo conto del parere della Commissione, adotta il programma di lavoro e lo trasmette agli Stati membri, al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alle reti di cui all'articolo 34.
2. Il programma di lavoro è adottato nel rispetto della procedura annuale di bilancio dell'Unione. Qualora la Commissione si esprima, entro 15 giorni dalla data dell'adozione del programma di lavoro, a sfavore di tale programma, il consiglio direttivo lo riesamina e lo adotta entro il termine di due mesi, se necessario in versione modificata, in seconda lettura con votazione a maggioranza di due terzi dei membri con diritto di voto, compresi i rappresentanti della Commissione, o all'unanimità dei rappresentanti degli Stati membri.

3. Il programma di lavoro dell'Agenzia individua, per ogni attività, gli obiettivi perseguiti. In linea di massima ogni attività e progetto è associato in modo chiaro alle risorse necessarie per il suo svolgimento, conformemente ai principi di formazione del bilancio per attività e gestione per attività e alla procedura di valutazione d'impatto preliminare prevista all'articolo 7, paragrafo 2.
4. Quando all'Agenzia viene affidato un nuovo compito, il consiglio direttivo modifica, se necessario, il programma di lavoro adottato. L'inserimento di tale nuovo compito è subordinato all'analisi delle implicazioni in termini di risorse umane e di bilancio e può essere subordinato a una decisione di rinvio di altri compiti.
5. Il consiglio direttivo adotta e aggiorna, entro il 30 novembre di ogni anno, un programma di lavoro strategico pluriennale, tenendo conto del parere della Commissione e previa consultazione del Parlamento europeo e delle reti di cui all'articolo 34 in merito al progetto di programma. Il programma di lavoro pluriennale adottato è trasmesso agli Stati membri, al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alle reti di cui all'articolo 34.

Articolo 49

Comitato esecutivo

1. Il consiglio direttivo è assistito da un comitato esecutivo.
2. Il comitato esecutivo prepara decisioni che dovranno essere adottate dal consiglio direttivo. Se necessario, per motivi di urgenza, il comitato esecutivo prende talune decisioni provvisorie per conto del consiglio direttivo, in particolare su questioni amministrative e di bilancio.

Insieme al consiglio direttivo, il comitato esecutivo assicura un seguito adeguato alle osservazioni e alle raccomandazioni risultanti dalle indagini dell'OLAF e alle diverse relazioni di audit interno ed esterno e valutazioni.

Fatte salve le responsabilità del direttore esecutivo, definite nell'articolo 30, assiste e consiglia il direttore esecutivo nell'attuazione delle decisioni del consiglio direttivo, al fine di rafforzare il controllo della gestione amministrativa e di bilancio.

3. Il comitato esecutivo è composto dal presidente del consiglio direttivo, da un rappresentante della Commissione e da [quattro] altri membri del consiglio direttivo. Il consiglio direttivo nomina i membri del comitato esecutivo e il suo presidente.
4. La durata del mandato dei membri del comitato esecutivo coincide con la durata del mandato dei membri del consiglio direttivo.
5. Il comitato esecutivo si riunisce almeno una volta ogni tre mesi. Il presidente del comitato esecutivo convoca riunioni supplementari su richiesta dei suoi membri.
6. Il consiglio direttivo stabilisce il regolamento interno del comitato esecutivo.

Articolo 50

Funzioni del direttore esecutivo

1. L'Agenzia è diretta dal suo direttore esecutivo che è completamente indipendente nell'espletamento delle sue funzioni. Il direttore esecutivo risponde delle sue attività al consiglio direttivo.

2. Fatte salve le competenze della Commissione, del consiglio direttivo o del comitato esecutivo, il direttore esecutivo non sollecita né accetta istruzioni da alcun governo o altro organismo.
3. Su richiesta, il direttore esecutivo riferisce al Parlamento europeo sull'esercizio delle sue funzioni. Il Consiglio può invitare il direttore esecutivo a presentare una relazione sull'esercizio delle sue funzioni.
4. Il direttore esecutivo è il rappresentante legale dell'Agenzia e adotta le decisioni, le raccomandazioni, i pareri e gli altri atti formali dell'Agenzia.
5. Il direttore esecutivo è responsabile della gestione amministrativa dell'Agenzia e dell'espletamento delle funzioni affidate dal presente regolamento. In particolare al direttore esecutivo sono affidate le seguenti responsabilità:
 - (a) la gestione corrente dell'Agenzia;
 - (b) l'attuazione delle decisioni adottate dal consiglio direttivo;
 - (c) l'elaborazione del programma di lavoro annuale e del programma di lavoro pluriennale strategico e la loro presentazione all'approvazione del consiglio direttivo, previa consultazione della Commissione;
 - (d) l'attuazione del programma di lavoro annuale e del programma di lavoro strategico pluriennale e, per quanto possibile, la risposta alle richieste di assistenza della Commissione relativamente ai compiti dell'Agenzia ai sensi del presente regolamento;
 - (e) la presentazione di relazioni al consiglio direttivo in merito all'attuazione del programma di lavoro strategico pluriennale;
 - (f) l'adozione dei provvedimenti necessari, in particolare le istruzioni amministrative interne e la pubblicazione di avvisi, per assicurare che l'Agenzia operi a norma del presente regolamento;
 - (g) la predisposizione di un efficace sistema di monitoraggio per valutare i risultati dell'Agenzia rispetto agli obiettivi operativi e la predisposizione di un sistema di valutazione regolare, conforme a criteri professionali riconosciuti;
 - (h) la predisposizione, ogni anno, di un progetto di relazione generale sulla base del monitoraggio e dei sistemi di valutazione di cui alla lettera g), e la sua presentazione al consiglio direttivo;
 - (i) la preparazione del progetto di stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Agenzia a norma dell'articolo 58 e l'esecuzione del bilancio a norma dell'articolo 59;
 - (j) l'elaborazione della relazione annuale di attività dell'Agenzia e la sua presentazione al consiglio direttivo per valutazione;
 - (k) l'elaborazione di un piano d'azione volto a dare seguito alle conclusioni delle valutazioni retrospettive e la presentazione, due volte l'anno, di una relazione alla Commissione sui progressi compiuti;
 - (l) la tutela degli interessi finanziari dell'Unione mediante l'applicazione di misure di prevenzione contro le frodi, la corruzione e qualsiasi altra attività illecita, attraverso controlli effettivi e, nel caso in cui siano riscontrate irregolarità, il recupero delle somme indebitamente corrisposte nonché, se del caso, mediante

l'applicazione di sanzioni amministrative e finanziarie effettive, proporzionate e dissuasive;

- (m) l'elaborazione di una strategia antifrode dell'Agenzia e la sua presentazione al consiglio direttivo per approvazione;
- (n) la predisposizione del progetto di regolamento finanziario dell'Agenzia, al fine della sua adozione da parte del consiglio direttivo ai sensi dell'articolo 60, e delle sue misure di esecuzione.

Articolo 51

Creazione e composizione delle commissioni di ricorso

1. L'Agenzia istituisce una o più commissioni di ricorso.
2. Una commissione di ricorso è composta da un presidente e da altri due membri, rappresentati in loro assenza da supplenti.
3. Il consiglio direttivo nomina il presidente, gli altri membri e i supplenti scegliendoli in un elenco di candidati idonei predisposto dalla Commissione.
4. Qualora la commissione di ricorso ne ravvisi la necessità per la natura stessa del ricorso, essa può chiedere al consiglio direttivo di nominare altri due membri e i loro sostituti scegliendoli nell'elenco di cui al paragrafo 3.
5. Su proposta dell'Agenzia, sentito il consiglio direttivo e in conformità alla procedura consultiva di cui all'articolo 75, la Commissione stabilisce il regolamento interno della commissione di ricorso.

Articolo 52

Membri della commissione di ricorso

1. Il mandato dei membri di una commissione di ricorso e dei loro supplenti ha durata di quattro anni e può essere rinnovato.
2. I membri della commissione di ricorso sono indipendenti e non possono esercitare altre funzioni in seno all'Agenzia. Nelle loro decisioni non sono vincolati da alcuna istruzione.
3. Durante il loro mandato i membri della commissione di ricorso possono essere esonerati dalle loro funzioni o rimossi dall'elenco dei candidati idonei solo per motivi gravi e se la Commissione decide in tal senso previo parere del consiglio direttivo.

Articolo 53

Esclusione e ricusazione

1. I membri della commissione di ricorso non possono partecipare al procedimento di ricorso se vi hanno un interesse personale, se vi sono precedentemente intervenuti in veste di rappresentanti di una delle parti, o se hanno partecipato alla decisione impugnata.
2. I membri della commissione di ricorso che, per uno dei motivi di cui al paragrafo 1 o per qualsivoglia altro motivo, ritengano di doversi astenere dal partecipare a un procedimento di ricorso ne informano la commissione di ricorso, che decide sull'esclusione.

Articolo 54

Decisioni soggette a ricorso

1. Si può presentare ricorso presso la commissione di ricorso avverso le decisioni prese dall'Agenzia ai sensi degli articoli 12, 16, 17 e 18.
2. Il ricorso proposto conformemente al paragrafo 1 non ha effetto sospensivo. L'Agenzia può tuttavia sospendere l'esecuzione della decisione impugnata se ritiene che le circostanze lo consentano.

Articolo 55

Legittimazione a presentare ricorso, termini di decadenza e forma

1. Qualsiasi persona fisica o giuridica può proporre un ricorso contro una decisione presa nei suoi confronti dall'Agenzia ai sensi degli articoli 12, 16, 17 e 18.
2. Il ricorso, insieme alla memoria contenente i motivi, è presentato per iscritto all'Agenzia entro due mesi a decorrere dal giorno della notifica della misura alla persona interessata o, se la misura non è notificata alla persona, dal giorno in cui tale persona ne ha avuto conoscenza.

Articolo 56

Esame e decisioni sui ricorsi

1. Nell'esaminare il ricorso, la commissione di ricorso agisce rapidamente. Ogniqualevolta sia necessario, essa invita le parti a presentare, entro un termine determinato, le osservazioni sulle sue notificazioni o sulle comunicazioni provenienti dalle altre parti del procedimento di ricorso. Dette parti possono presentare osservazioni orali.
2. La commissione di ricorso può esercitare le opportune attribuzioni di competenza dell'Agenzia o deferire la causa all'organo competente dell'Agenzia. Quest'ultimo è vincolato dalla decisione della commissione di ricorso.

Articolo 57

Ricorso dinanzi alla Corte di giustizia

1. I ricorsi per l'annullamento di decisioni dell'Agenzia prese a norma degli articoli 12, 16, 17 e 18 possono essere presentati alla Corte di giustizia dell'Unione europea solo dopo che siano state esperite tutte le possibili procedure di ricorso all'interno dell'Agenzia.
2. L'Agenzia adotta tutti i provvedimenti necessari per conformarsi alla sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea.

CAPO 10

DISPOSIZIONI FINANZIARIE

Articolo 58

Bilancio

1. Tutte le entrate e le spese dell'Agenzia formano oggetto di previsioni per ogni esercizio finanziario, che coincide con l'anno civile, e sono iscritte nel bilancio dell'Agenzia. Le entrate e le spese devono risultare in pareggio.
2. Le entrate dell'Agenzia sono costituite da:
 - (a) un contributo dell'Unione,
 - (b) un eventuale contributo dei paesi terzi che partecipano ai lavori dell'Agenzia a norma dell'articolo 68,
 - (c) i diritti corrisposti dai richiedenti e detentori di certificati e autorizzazioni rilasciati dall'agenzia a norma degli articoli 12, 16, 17 e 18;
 - (d) i corrispettivi per pubblicazioni, corsi di formazione ed altri servizi forniti dall'Agenzia;
 - (e) eventuali contributi finanziari volontari di Stati membri, paesi terzi o altri enti, a condizione che detti contributi non compromettano l'indipendenza e l'imparzialità dell'Agenzia.
3. Le spese dell'Agenzia comprendono spese di personale, amministrative, di infrastruttura e di esercizio.
4. Le entrate e le spese devono risultare in pareggio.
5. Ogni anno il consiglio direttivo, sulla base di un progetto elaborato dal direttore esecutivo conformemente ai principi della formazione del bilancio per attività, redige lo stato di previsione delle entrate e delle spese dell'Agenzia per l'esercizio successivo. Tale stato di previsione, corredato di un progetto di tabella dell'organico, viene trasmesso dal consiglio direttivo alla Commissione entro il 31 gennaio.
6. Lo stato di previsione viene trasmesso dalla Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio (in seguito "autorità di bilancio") congiuntamente al progetto preliminare di bilancio generale dell'Unione europea.
7. Sulla base dello stato di previsione, la Commissione iscrive nel progetto preliminare di bilancio generale dell'Unione europea le previsioni che ritiene necessarie per quanto riguarda la tabella dell'organico e l'importo della sovvenzione a carico del bilancio generale, che sottopone all'autorità di bilancio a norma dell'articolo 314 del trattato, unitamente a una descrizione e motivazione delle eventuali differenze tra lo stato di previsione dell'Agenzia e l'importo della sovvenzione a carico del bilancio generale.
8. L'autorità di bilancio autorizza gli stanziamenti a titolo della sovvenzione destinata all'Agenzia. L'autorità di bilancio adotta la tabella dell'organico dell'Agenzia.
9. Il bilancio è approvato dal consiglio direttivo a maggioranza di due terzi dei membri con diritto di voto. Il bilancio dell'Agenzia diventa definitivo dopo l'adozione

definitiva del bilancio generale dell'Unione. Se necessario, esso è adeguato di conseguenza.

10. Il consiglio direttivo notifica quanto prima all'autorità di bilancio la propria intenzione di realizzare progetti suscettibili di avere ripercussioni economiche significative sul finanziamento del bilancio, in particolare progetti di carattere immobiliare, come la locazione o l'acquisto di immobili. Esso ne informa la Commissione. Qualora un ramo dell'autorità di bilancio comunichi che intende esprimere un parere, esso lo trasmette al consiglio direttivo entro sei settimane dalla notifica del progetto.

Articolo 59

Esecuzione e controllo del bilancio

1. Il direttore esecutivo cura l'esecuzione del bilancio dell'Agenzia.
2. Il contabile dell'Agenzia comunica al contabile della Commissione, entro il 1° marzo successivo alla chiusura dell'esercizio, i conti provvisori corredati della relazione sulla gestione di bilancio e finanziaria dell'esercizio. Il contabile della Commissione procede al consolidamento dei conti provvisori delle istituzioni e degli organismi decentrati a norma dell'articolo 147 del regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 (regolamento finanziario generale).
3. Al più tardi il 31 marzo successivo alla chiusura dell'esercizio, il contabile della Commissione trasmette i conti provvisori dell'Agenzia, insieme alla relazione sulla gestione di bilancio e finanziaria dell'esercizio, alla Corte dei conti. Detta relazione sulla gestione di bilancio e finanziaria dell'esercizio viene trasmessa anche al Parlamento europeo e al Consiglio.

La Corte dei conti esamina tale contabilità conformemente all'articolo 287 del trattato e pubblica ogni anno una relazione sulle attività dell'Agenzia.

4. Una volta ricevute le osservazioni formulate dalla Corte dei conti sui conti provvisori dell'Agenzia, a norma dell'articolo 148 del regolamento finanziario generale, il direttore esecutivo stabilisce i conti definitivi dell'Agenzia, sotto la propria responsabilità, e li trasmette, per parere, al consiglio direttivo.
5. Il consiglio direttivo formula un parere sui conti definitivi dell'Agenzia.
6. Al più tardi il 1° luglio successivo alla chiusura dell'esercizio, il direttore esecutivo trasmette i conti definitivi, accompagnati dal parere del consiglio direttivo, al Parlamento europeo, al Consiglio, alla Commissione e alla Corte dei conti.
7. I conti definitivi vengono pubblicati.
8. Dopo ogni esercizio, il direttore esecutivo invia alla Corte dei conti una risposta alle osservazioni di quest'ultima entro il 30 settembre. Trasmette tale risposta anche al consiglio direttivo.
9. Il direttore esecutivo presenta al Parlamento europeo, su richiesta dello stesso, come previsto all'articolo 165, paragrafo 3, del regolamento finanziario generale, tutte le informazioni necessarie al corretto svolgimento della procedura di scarico per l'esercizio in oggetto.
10. Il Parlamento europeo, su raccomandazione del Consiglio che delibera a maggioranza qualificata, dà atto al direttore esecutivo, entro il 30 aprile dell'anno n+2, dell'esecuzione del bilancio dell'esercizio n.

Articolo 60

Regolamento finanziario

Il regolamento finanziario applicabile all'Agenzia è adottato dal consiglio direttivo, previa consultazione della Commissione. Esso non può discostarsi dal regolamento (CE, Euratom) n. 2343/2002¹³, a meno che le esigenze specifiche del funzionamento dell'Agenzia non lo rendano necessario e con l'accordo preliminare della Commissione.

CAPO 11

PERSONALE

Articolo 61

Disposizioni generali

1. Al personale dell'Agenzia si applicano lo statuto dei funzionari dell'Unione europea, il regime applicabile agli altri agenti dell'Unione europea e le regole adottate di comune accordo dalle istituzioni dell'Unione europea per l'applicazione di detto statuto.
2. Nell'interesse del servizio, l'Agenzia assume:
 - (a) personale che risponde ai criteri per l'assunzione con contratto a tempo indeterminato
 - (b) personale che non risponde ai criteri per l'assunzione con contratto a tempo indeterminato.

Appropriate disposizioni di attuazione del presente paragrafo sono adottate in conformità alla procedura prevista all'articolo 110 dello statuto dei funzionari.

3. L'Agenzia adotta opportune misure amministrative per organizzare i suoi servizi in modo da evitare ogni eventuale conflitto di interesse.

Articolo 62

Direttore esecutivo

1. Il direttore esecutivo è assunto come agente temporaneo dell'Agenzia ai sensi dell'articolo 2, lettera a), del regime applicabile agli altri agenti.
2. Il direttore esecutivo è nominato dal consiglio direttivo, sulla base di un elenco di candidati proposto dalla Commissione, seguendo una procedura di selezione aperta e trasparente.

Per la conclusione del contratto del direttore esecutivo, l'Agenzia è rappresentata dal presidente del consiglio direttivo.

¹³ Regolamento (CE, Euratom) n. 2343/2002 della Commissione, del 23 dicembre 2002, che reca il regolamento finanziario quadro degli organismi di cui all'articolo 185 del regolamento (CE, Euratom) n. 1605/2002 del Consiglio che stabilisce il regolamento finanziario applicabile al bilancio generale delle Comunità europee (GU L 357 del 31.12.2002, pag. 72).

Prima della nomina, il candidato prescelto dal consiglio direttivo può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla commissione competente del Parlamento europeo e a rispondere alle domande dei membri di tale commissione.

3. Il mandato del direttore esecutivo è di cinque anni, Entro la fine di tale periodo, la Commissione effettua una valutazione che tiene conto dei risultati ottenuti dal direttore esecutivo, nonché dei compiti e delle sfide futuri dell'Agenzia.
4. Agendo su proposta della Commissione, la quale tiene conto della valutazione di cui al paragrafo 3, il consiglio direttivo può prorogare il mandato del direttore esecutivo una sola volta, per non più di cinque anni.
5. Il consiglio direttivo informa il Parlamento europeo della sua intenzione di prorogare il mandato del direttore esecutivo. Entro il mese precedente a tale proroga, il direttore esecutivo può essere invitato a rendere una dichiarazione dinanzi alla commissione competente del Parlamento europeo e a rispondere alle domande dei membri di tale commissione.
6. Un direttore esecutivo il cui mandato sia stato prorogato non può partecipare a un'altra procedura di selezione per lo stesso posto alla fine del periodo complessivo.
7. Il direttore esecutivo può essere rimosso dal suo incarico solo su decisione del consiglio direttivo presa su proposta della Commissione.

Articolo 63

Esperti nazionali distaccati e altro personale

L'Agenzia può anche avvalersi di esperti nazionali distaccati o di altro personale non impiegato dall'Agenzia a norma dello statuto dei funzionari e del regime applicabile agli altri agenti.

Il consiglio direttivo adotta una decisione in cui stabilisce le norme relative al distacco di esperti nazionali all'Agenzia.

CAPO 12

DISPOSIZIONI GENERALI

Articolo 64

Privilegi e immunità

All'Agenzia e al suo personale si applica il protocollo sui privilegi e sulle immunità dell'Unione europea.

Articolo 65

Accordo sulla sede e condizioni operative

1. Le necessarie disposizioni relative all'insediamento dell'Agenzia nello Stato membro ospitante e alle strutture che tale Stato membro deve mettere a disposizione e le norme specifiche applicabili nello Stato membro ospitante al direttore esecutivo, ai membri del consiglio direttivo, al personale dell'agenzia e ai familiari sono fissate in un accordo sulla sede tra l'Agenzia e lo Stato membro ospitante concluso previa approvazione del consiglio direttivo e in ogni caso non oltre il 2015.

2. Lo Stato membro ospitante garantisce le migliori condizioni possibili per il buon funzionamento dell'Agenzia, offrendo anche una scolarizzazione multilingue e a orientamento europeo e collegamenti di trasporto adeguati.

Articolo 66

Responsabilità

1. La responsabilità contrattuale dell'Agenzia è disciplinata dalla normativa applicabile al contratto in questione.
2. La Corte di giustizia dell'Unione europea è competente a giudicare in virtù di clausole compromissorie contenute nei contratti stipulati dall'Agenzia.
3. In materia di responsabilità extracontrattuale l'Agenzia risarcisce, conformemente ai principi generali comuni agli ordinamenti degli Stati membri, i danni causati dai suoi servizi o dai suoi agenti nell'esercizio delle loro funzioni.
4. La Corte di giustizia delle Comunità europee è competente a giudicare in merito alle controversie relative al risarcimento dei danni di cui al paragrafo 3.

Articolo 67

Regime linguistico

1. All'Agenzia si applica il regolamento n. 1, del 15 aprile 1958, che stabilisce il regime linguistico della Comunità economica europea¹⁴.
2. I servizi di traduzione necessari per il funzionamento dell'Agenzia sono forniti dal Centro di traduzione degli organismi dell'Unione europea.

Articolo 68

Partecipazione di paesi terzi ai lavori dell'Agenzia

1. Fatto salvo l'articolo 40, l'Agenzia è aperta alla partecipazione di paesi terzi, in particolare di paesi rientranti nel campo di applicazione della politica europea di vicinato e della politica di allargamento, nonché di paesi EFTA che hanno concluso con l'Unione accordi in virtù dei quali hanno adottato e applicano la legislazione dell'Unione o misure nazionali equivalenti nella materia disciplinata dal presente regolamento.
2. In conformità alle pertinenti disposizioni degli accordi di cui al paragrafo 1, sono elaborati accordi tra l'Agenzia e i paesi terzi che precisano le modalità dettagliate della partecipazione di tali paesi ai lavori dell'Agenzia, in particolare la natura e l'entità di tale partecipazione, comprese le disposizioni sui contributi finanziari e sul personale. Tali accordi possono prevedere una partecipazione senza diritto di voto in seno al consiglio direttivo.

L'Agenzia sottoscrive gli accordi previo assenso della Commissione e dopo aver consultato il consiglio direttivo.

¹⁴ GU 17 del 6.10.1958, pag. 385.

Articolo 69

Cooperazione con le autorità e gli organismi nazionali

1. L'Agenzia può concludere accordi con le autorità nazionali competenti, in particolare le autorità nazionali per la sicurezza, e altri organismi competenti, in relazione all'attuazione degli articoli 12, 16, 17 e 18.
2. Gli accordi possono prevedere l'assegnazione alle autorità nazionali di alcuni dei compiti dell'Agenzia, quali ad esempio il controllo e la preparazione dei fascicoli, la verifica della compatibilità tecnica, l'effettuazione di visite e l'elaborazione di studi tecnici.
3. L'Agenzia si assicura che gli accordi contengano almeno una descrizione dettagliata dei compiti e delle condizioni per i risultati da produrre, i limiti di tempo per la consegna e il livello e i termini di pagamento.
4. Gli accordi di cui ai paragrafi 1, 2 e 3 lasciano impregiudicata la responsabilità generale dell'Agenzia di svolgere i compiti che le sono assegnati ai sensi degli articoli 12, 16, 17 e 18.

Articolo 70

Trasparenza

Ai documenti detenuti dall'Agenzia si applica il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁵.

Il consiglio direttivo adotta le misure concrete di esecuzione del regolamento (CE) n. 1049/2001 entro il [...].

Le decisioni adottate dall'Agenzia in applicazione dell'articolo 8 del regolamento (CE) n. 1049/2001 possono dar luogo alla presentazione di una denuncia al Mediatore o essere oggetto di un ricorso dinanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea, alle condizioni previste, rispettivamente, agli articoli 228 e 263 del trattato.

Il trattamento dei dati personali da parte dell'Agenzia è soggetto al regolamento (CE) n. 45/2001.

Articolo 71

Norme di sicurezza per la protezione delle informazioni classificate

L'Agenzia applica i principi di sicurezza contenuti nelle norme di sicurezza della Commissione per la protezione delle informazioni classificate UE (ICUE) e delle informazioni sensibili non classificate, stabilite nell'allegato della decisione 2001/844/CE, CECA, Euratom della Commissione, del 29 novembre 2001, che modifica il regolamento interno della Commissione. Tali principi si applicano, tra l'altro, allo scambio, al trattamento e all'archiviazione di tali informazioni.

¹⁵ GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

Articolo 72

Lotta antifrode

1. Per favorire la lotta alla frode, alla corruzione e ad altre attività illegali a norma del regolamento (CE) n. 1073/1999, entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento l'Agenzia aderisce all'accordo interistituzionale, del 25 maggio 1999, relativo alle indagini svolte dall'Ufficio europeo per la lotta antifrode (OLAF) e adotta le opportune disposizioni applicabili a tutti i dipendenti dell'Agenzia utilizzando il modello contenuto nell'allegato di tale accordo.
2. La Corte dei conti europea ha la facoltà di sottoporre ad audit, sulla base di documenti e con verifiche sul posto, tutti i beneficiari di sovvenzioni, i contraenti e i subcontraenti che hanno ottenuto fondi dell'Unione dall'Agenzia.
3. L'OLAF può effettuare controlli e verifiche sul posto conformemente alle disposizioni e procedure stabilite dal regolamento (CE) n. 1073/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ e dal regolamento (Euratom, CE) n. 2185/96 del Consiglio¹⁷ per accertare eventuali frodi, casi di corruzione o altre attività illecite lesive degli interessi finanziari dell'Unione in relazione a sovvenzioni o a contratti finanziati dall'Agenzia.
4. Fatti salvi i paragrafi 1, 2 e 3, gli accordi di cooperazione con paesi terzi e organismi internazionali, i contratti e le convenzioni e decisioni di sovvenzione dell'Agenzia contengono disposizioni che abilitano espressamente la Corte dei conti europea e l'OLAF a svolgere tali controlli e verifiche in base alle rispettive competenze.

CAPO 13

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 73

Atti delegati in relazione agli articoli 12, 16, 17 e 18

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati, a norma dell'articolo 74, riguardanti i diritti e corrispettivi da riscuotere in applicazione degli articoli 12, 16, 17 e 18.
2. Le misure di cui al paragrafo 1 fissano in particolare le prestazioni per le quali sono dovuti diritti e corrispettivi in applicazione degli articoli 12, 16, 17 e 18, l'importo degli stessi e le modalità di riscossione.
3. Sono riscossi diritti e corrispettivi per:
 - (a) il rilascio e il rinnovo di autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra e autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli e tipi di veicoli, compresa l'eventuale indicazione della compatibilità con le reti o linee;
 - (b) il rilascio e il rinnovo di certificati di sicurezza;
 - (c) la fornitura di servizi; essi rispecchiano i costi effettivi di ciascuna prestazione;

¹⁶ GU L 136 del 31.5.1999, pag. 1.

¹⁷ GU L 292 del 15.11.1996, pag. 2.

(d) il trattamento dei ricorsi.

I diritti e i corrispettivi sono espressi e riscossi in euro.

4. L'importo dei diritti e dei corrispettivi è determinato ad un livello che assicuri entrate sufficienti a coprire l'intero costo dei servizi forniti. Tutte le spese dell'Agenzia attribuite a personale impegnato in attività di cui al paragrafo 3, compresi i contributi pensionistici del datore di lavoro, concorrono in modo specifico alla formazione di tale costo. Se si dovesse registrare regolarmente uno squilibrio significativo risultante dalla fornitura dei servizi coperti dai diritti e dai corrispettivi occorrerà riesaminare il livello di tali diritti e corrispettivi.

Articolo 74

Esercizio della delega

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. La delega dei poteri di cui all'articolo 73 è conferita alla Commissione per una durata indeterminata a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. La delega dei poteri di cui all'articolo 73 può essere revocata in qualunque momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega dei poteri specificati nella decisione medesima. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea o da una data successiva ivi specificata. La decisione non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
5. Un atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 73 entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di [2 mesi] dalla data in cui esso è stato notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di [2 mesi] su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 75

Procedura di comitato

La Commissione è assistita dal comitato istituito dall'articolo 21 della direttiva 96/48/CE. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

Nei casi in cui è fatto riferimento al presente articolo, si applica l'articolo 4 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 76

Valutazione e riesame

1. Entro cinque anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e successivamente ogni cinque anni, la Commissione fa eseguire una valutazione per stabilire, in particolare, l'impatto, l'efficacia e l'efficienza dell'Agenzia e delle sue

prassi di lavoro. La valutazione riguarda, in particolare, l'eventuale necessità di modificare il mandato dell'agenzia e le implicazioni finanziarie di tale modifica.

2. La Commissione trasmette la relazione di valutazione, corredata delle proprie conclusioni riguardo a tale relazione, al Parlamento europeo, al Consiglio e al consiglio direttivo. I risultati della valutazione sono resi pubblici.
3. Ogni due valutazioni, viene stilato anche un bilancio dei risultati ottenuti dall'Agenzia in relazione ai suoi obiettivi, al suo mandato e ai suoi compiti.

Articolo 77

Disposizioni transitorie

1. L'Agenzia sostituisce l'Agenzia ferroviaria europea istituita dal regolamento (CE) n. 881/2004 e le succede per quanto riguarda tutti i diritti di proprietà, gli accordi, gli obblighi di natura giuridica, i contratti di lavoro, gli impegni finanziari e le passività.
2. In deroga all'articolo 43, i membri del consiglio di amministrazione nominati ai sensi del regolamento (CE) n. 881/2004 prima della data di entrata in vigore del presente regolamento rimangono in carica fino alla data di scadenza del rispettivo mandato in qualità di membri del consiglio direttivo.
In deroga all'articolo 49, il direttore esecutivo nominato ai sensi del regolamento (CE) n. 881/2004 rimane in carica fino alla scadenza del suo mandato.
3. In deroga all'articolo 61, tutti i contratti di lavoro in vigore alla data di entrata in vigore del presente regolamento sono onorati fino alla rispettiva data di scadenza.

Articolo 78

Abrogazione

Il regolamento (CE) n. 881/2004 è abrogato.

Articolo 79

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il presidente

Per il Consiglio
Il presidente

ALLEGATO
SCHEDA FINANZIARIA LEGISLATIVA

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

1.1. Titolo della proposta/iniziativa

Proposta di regolamento (UE) del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e che abroga il regolamento (CE) n. 881/2004.

1.2. Settore/settori interessati nella struttura ABM/ABB¹⁸

06: Mobilità e trasporti
0602: trasporto interno, aereo e marittimo
060208: Agenzia ferroviaria europea
06020801: Agenzia ferroviaria europea — Contributo ai titoli 1 e 2
06020802: Agenzia ferroviaria europea — Contributo al titolo 3

1.3. Natura della proposta/iniziativa

- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione**
- La proposta/iniziativa riguarda **una nuova azione a seguito di un progetto pilota/un'azione preparatoria¹⁹**
- La proposta/iniziativa riguarda la **proroga di un'azione esistente**
- La proposta/iniziativa riguarda **un'azione riorientata verso una nuova azione**

1.4. Obiettivi

1.4.1. Obiettivi strategici pluriennali della Commissione oggetto della proposta/iniziativa

Obiettivi/valore aggiunto UE in linea con Europa 2020:

L'Agenzia contribuisce ad assicurare trasporti ferroviari interoperabili, sicuri e sostenibili per l'economia dell'UE e per i cittadini dell'UE. Tali obiettivi sono pienamente in linea con le tre priorità di Europa 2020:

- Crescita intelligente: sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione. L'Agenzia contribuisce all'elaborazione di standard tecnici quanto più possibile elevati per le infrastrutture e i veicoli ferroviari, promuovendo in tal modo la conoscenza e l'innovazione.
- Crescita sostenibile: promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva. L'Agenzia contribuisce a rendere il settore dei trasporti UE più sostenibile e più rispettoso dell'ambiente, limitando il livello complessivo di emissioni e consumo di energia. Il trasporto ferroviario contribuirà al conseguimento degli obiettivi "20/20/20" in materia di clima ed energia e

¹⁸ ABM: *Activity Based Management* (gestione per attività) – ABB: *Activity Based Budgeting* (bilancio per attività).

¹⁹ A norma dell'articolo 49, paragrafo 6, lettera a) o b), del regolamento finanziario.

all'iniziativa faro "Un'Europa efficiente nell'impiego delle risorse". L'Agenzia svolgerà il proprio ruolo nell'attuazione della strategia a livello settoriale.

– Crescita inclusiva: promuovere un'economia con un alto tasso di occupazione che favorisca la coesione sociale e territoriale. Per le regioni periferiche e il loro collegamento con le regioni centrali, il trasporto ferroviario è essenziale per assicurare la coesione territoriale: mette infatti a disposizione di gran parte della popolazione un sistema di trasporto sostenibile e di costo contenuto, contribuendo ad accrescere la mobilità sociale e le opportunità di impiego, e concorre a colmare il divario tra le regioni e i paesi più ricchi e quelli più poveri dell'UE.

1.4.2. *Obiettivo/obiettivi specifici e attività ABM/ABB interessate*

Settore di bilancio: 06 02

Attività ABM/ABB interessate: 060208 Agenzia ferroviaria europea:

- Linea di bilancio 06 02 08 01 — Agenzia ferroviaria europea — Sovvenzione ai titoli I e II (spese amministrative)

- Linea di bilancio 06 02 08 02 — Agenzia ferroviaria europea — Sovvenzione al titolo III (spese operative)

Obiettivi specifici:

Obiettivo specifico 1: rendere più efficienti le procedure di rilascio di certificati di sicurezza e autorizzazioni in ambito ferroviario prevedendo il rilascio di un unico certificato di sicurezza, un'unica autorizzazione all'immissione sul mercato dei veicoli e un'unica autorizzazione alla messa in servizio dei sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra, validi in tutta l'UE, e garantire la non discriminazione.

Obiettivo specifico 2: rendere più coerente il quadro ferroviario dell'UE attraverso il monitoraggio delle autorità ferroviarie nazionali e la riduzione del numero di norme ferroviarie nazionali.

Obiettivo specifico 3: migliorare l'attuazione e l'applicazione della normativa ferroviaria dell'UE potenziando l'assistenza fornita alla Commissione, agli Stati membri e alle parti interessate.

Obiettivo specifico 4: assistere la Commissione nell'elaborazione e nell'aggiornamento degli atti di diritto derivato riguardanti l'interoperabilità e la sicurezza ferroviarie, anche attraverso l'elaborazione di un orientamento comune in materia di sicurezza.

Obiettivo specifico 5: garantire uno sviluppo coerente dell'ERTMS nell'UE e promuovere l'ERTMS al di fuori dell'UE.

Obiettivo specifico 6: garantire una certificazione appropriata dei macchinisti e altri compiti correlati, a norma della direttiva 2007/59/CE.

Obiettivo specifico 7: tenere e aggiornare banche dati e registri pubblici riguardanti la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie.

1.4.3. Risultati e incidenza previsti

Precisare gli effetti che la proposta/iniziativa dovrebbe avere sui beneficiari/gruppi interessati.

Risultati legati agli obiettivi specifici:

Risultati dell'obiettivo specifico 1: riduzione dei costi per i richiedenti e della durata della procedura di rilascio dei certificati di sicurezza, delle autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli e delle autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra; creazione di condizioni identiche per tutti i richiedenti nell'UE; non discriminazione garantita per gli operatori.

Risultati dell'obiettivo specifico 2: armonizzazione dell'applicazione della normativa ferroviaria dell'UE e delle prassi delle autorità nazionali; maggiore chiarezza e trasparenza delle disposizioni di legge e delle condizioni operative nell'UE grazie alla riduzione delle norme inutili e conseguente limitazione delle possibilità di discriminazione nei confronti degli operatori.

Risultati dell'obiettivo specifico 3: migliore conoscenza e interpretazione della normativa ferroviaria da parte degli Stati membri e delle parti interessate e conseguente miglior funzionamento dello spazio ferroviario europeo unico; maggiore efficacia ed efficienza del lavoro dei diversi servizi della Commissione.

Risultati dell'obiettivo specifico 4: maggiore interoperabilità dello spazio ferroviario europeo unico accompagnata da un livello elevato di sicurezza, con benefici per le imprese ferroviarie, i clienti e i passeggeri.

Risultati dell'obiettivo specifico 5: implementazione coerente dell'ERTMS nell'UE e conformità delle relative attrezzature alle specifiche in vigore; promozione delle norme sull'ERTMS al di fuori dell'UE.

Risultati dell'obiettivo specifico 6: trattamento uniforme dei macchinisti nell'UE.

Risultati dell'obiettivo specifico 7: trasparenza per le parti interessate del settore ferroviario, gli Stati membri e il pubblico generale in relazione a dati importanti sull'interoperabilità e sulla sicurezza ferroviarie.

1.4.4. Indicatori di risultato e di incidenza

Precisare gli indicatori che permettono di seguire l'attuazione della proposta/iniziativa.

Indicatori dell'obiettivo specifico 1:

- numero di certificati di sicurezza rilasciati;
- numero di autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli rilasciate;
- numero di autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra rilasciate.

Indicatori dell'obiettivo specifico 2:

- numero di relazioni di audit delle autorità nazionali rilasciate;
- numero di norme nazionali revocate;
- numero di norme nazionali per le quali è dichiarato il riconoscimento incrociato;
- altri risultati legati al controllo e al monitoraggio.

Indicatori dell'obiettivo specifico 3:

- numero di relazioni di valutazione dell'attuazione della normativa ferroviaria;
- numero di progetti ferroviari valutati;
- numero di eventi di informazione e formazione (seminari, conferenze) organizzati;
- numero di documenti interpretativi emanati;
- numero di visite di assistenza effettuate;
- altri risultati legati al potenziamento dell'assistenza.

Indicatori dell'obiettivo specifico 4:

- numero di raccomandazioni di nuove specifiche tecniche di interoperabilità (STI) trasmesse alla Commissione;
- numero di raccomandazioni di revisione di specifiche tecniche di interoperabilità (STI) trasmesse alla Commissione;
- numero di raccomandazioni di nuovi metodi comuni di sicurezza (CSM) trasmesse alla Commissione;
- numero di raccomandazioni di revisione di metodi comuni di sicurezza (CSM) trasmesse alla Commissione;
- numero di pareri forniti alla Commissione, agli Stati membri e ad altre parti interessate;
- numero di valutazioni d'impatto e analisi costi-benefici effettuate;
- altri risultati legati al miglioramento dell'interoperabilità e della sicurezza.

Indicatori dell'obiettivo specifico 5:

- numero di raccomandazioni emesse su modifiche e nuove versioni dell'ERTMS formulate;
- numero di relazioni fornite alla Commissione sull'applicazione della valutazione di conformità e della procedura CE di verifica delle attrezzature ERTMS;
- numero di raccomandazioni relative a incompatibilità tecniche dei progetti ERTMS trasmesse alla Commissione;
- altri risultati legati alle iniziative attuate per assicurare uno sviluppo e un'implementazione coerenti dell'ERTMS.

Indicatori dell'obiettivo specifico 6:

- numero di macchinisti certificati a norma della direttiva sui macchinisti;
- altri risultati legati all'armonizzazione delle condizioni per i macchinisti.

Indicatori dell'obiettivo specifico 7:

- numero di banche dati e registri pubblici istituiti e gestiti;
- altri risultati legati alla trasparenza dei dati ferroviari.

1.5. Motivazione della proposta/iniziativa

1.5.1. *Necessità da coprire nel breve e lungo termine*

Permettere all'Agenzia di svolgere nuove attività e di continuare ad occuparsi in misura sufficiente di compiti esistenti necessari per realizzare un mercato ferroviario interno pienamente interoperabile e sicuro (spazio ferroviario europeo unico).

1.5.2. *Valore aggiunto dell'intervento dell'Unione europea*

L'attuale intervento dell'Unione europea (compiti dell'Agenzia ferroviaria europea) è definito nel regolamento istitutivo dell'Agenzia (regolamento (CE) n. 881/2004). Inoltre, la direttiva 2004/49/CE, la direttiva 2008/57/CE e la direttiva 2007/59/CE hanno assegnato, direttamente o indirettamente, altri compiti all'Agenzia. Analogamente, numerosi atti di diritto derivato adottati dalla Commissione ai sensi delle direttive citate, in particolare STI, CSM e CST, hanno avuto un'incidenza sulle attività e sul lavoro dell'Agenzia. L'attuale regolamento intende riunire in un unico atto giuridico tutti i compiti esistenti dell'Agenzia ed ampliare il ruolo dell'Agenzia in aree in cui tale ampliamento sia giustificato.

Coerentemente con il libro bianco sui trasporti del 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" e con i risultati della valutazione d'impatto che accompagna la presente iniziativa, questa proposta fornirà ulteriore aggiunto UE eliminando gli ostacoli tecnici e amministrativi esistenti nel settore ferroviario, in particolare:

- rendendo l'autorizzazione dei veicoli e la certificazione di sicurezza delle imprese ferroviarie più efficiente (meno costosa e più rapida) e imparziale attraverso il loro trasferimento a livello di UE;
- migliorando la coerenza e l'applicazione dell'*acquis* ferroviario UE mettendo l'Agenzia in condizione di tenere sotto osservazione il funzionamento delle autorità nazionali attive nel campo dell'interoperabilità e della sicurezza;
- favorendo l'evoluzione verso norme ferroviarie realmente comuni a livello di Unione europea attraverso il potenziamento del ruolo dell'Agenzia nella riduzione delle norme ferroviarie nazionali;
- migliorando l'impiego dei fondi UE per le ferrovie (TEN, Fondo di coesione, Fondi strutturali, programmi di ricerca, ecc.).

Il coinvolgimento dell'UE attraverso l'Agenzia assicura un elevato valore aggiunto grazie a:

- impiego di una struttura specifica e di personale qualificato, in parte già disponibili;
- esperienza positiva con metodi sperimentati e collaudati (ad esempio, uso della rete consolidata e operativa di autorità nazionali per la sicurezza);
- obiettività e imparzialità, molto apprezzate dalle parti interessate.

1.5.3. *Insegnamenti tratti da esperienze analoghe*

La valutazione del regolamento sull'Agenzia e del funzionamento dell'Agenzia (2009-2010) e la valutazione generale delle Agenzie dell'UE del 2009 hanno entrambe evidenziato il valore aggiunto fornito dall'Agenzia.

La presente iniziativa intende applicare, attraverso la revisione del regolamento sull'Agenzia, le raccomandazioni della valutazione dell'Agenzia, della Corte dei

conti, del servizio di audit interno e la dichiarazione congiunta della Commissione, del Parlamento europeo e del Consiglio sulle agenzie decentrate, in particolare per quanto riguarda la struttura interna, la governance e il funzionamento dell'Agenzia.

1.5.4. *Coerenza ed eventuale sinergia con altri strumenti pertinenti*

La presente proposta è coerente con il Libro bianco sui trasporti del 2011, in particolare con le sue iniziative 1 e 19:

- “Pervenire alla definizione di un'autorizzazione unica dei tipi di veicolo e di un'unica certificazione di sicurezza dell'impresa ferroviaria, rinforzando il ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA)”;
- “Rafforzare il ruolo dell'ERA nel settore della sicurezza ferroviaria e in particolare la sua funzione di controllo delle misure adottate dalle autorità nazionali responsabili della sicurezza e la loro progressiva armonizzazione”.

La proposta è coerente con la politica e la normativa UE in materia di interoperabilità e sicurezza ferroviarie, in particolare con la direttiva 2004/49/CE (direttiva sulla sicurezza delle ferrovie) e la direttiva 2008/57/CE (direttiva sull'interoperabilità ferroviaria), che saranno anch'esse modificate nell'ambito della presente iniziativa. I tre atti riveduti sono interconnessi e si prefiggono di eliminare gli ostacoli amministrativi e tecnici che ancora esistono, in particolare definendo un orientamento comune in materia di norme sulla sicurezza e sull'interoperabilità al fine di accrescere le economie di scala per le imprese ferroviarie attive nell'UE riducendo i costi amministrativi e i tempi delle procedure amministrative, nonché evitando ogni forma di discriminazione dissimulata.

Inoltre, questa iniziativa si inserisce nel contesto più ampio del quarto pacchetto ferroviario, che in aggiunta all'obiettivo descritto in precedenza si prefigge di aprire il mercato interno del trasporto ferroviario di passeggeri e di ottimizzare la governance della gestione dell'infrastruttura; sono attese sinergie, specialmente per quanto riguarda la riduzione della discriminazione in relazione all'accesso all'infrastruttura, che permetteranno di ridurre le barriere all'accesso per i nuovi operatori.

Vi è anche una sinergia importante tra i compiti riveduti dell'Agenzia e l'Agenzia esecutiva TEN-T relativamente alla valutazione dei progetti ferroviari, con un miglioramento del rapporto qualità/prezzo e dell'efficienza dei progetti finanziati con fondi UE.

Inoltre, questa iniziativa è coerente con e applica le raccomandazioni formulate dalla Corte dei conti, dal servizio di audit interno e nella dichiarazione congiunta della Commissione, del Parlamento europeo e del Consiglio sulle agenzie decentrate, nonché con la valutazione dell'Agenzia.

Infine, questa iniziativa intende inserire nel regolamento sull'Agenzia una serie di compiti e attività assegnati all'Agenzia in virtù di altri atti giuridici, in particolare la direttiva 2007/59/CE e le decisioni della Commissione relative alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) e ai metodi comuni di sicurezza (CSM).

1.6. Durata e incidenza finanziaria

Proposta/iniziativa di **durata illimitata**

- Attuazione con un periodo di avviamento dal 2015 al 2020,
- seguito da un funzionamento a pieno ritmo.

1.7. Modalità di gestione prevista²⁰

Gestione centralizzata diretta da parte della Commissione

Gestione centralizzata indiretta con delega delle funzioni di esecuzione a:

- agenzie esecutive
- organismi creati dalle Comunità²¹
- organismi pubblici nazionali/organismi investiti di attribuzioni di servizio pubblico
- persone incaricate di attuare azioni specifiche di cui al titolo V del trattato sull'Unione europea, che devono essere indicate nel pertinente atto di base ai sensi dell'articolo 49 del regolamento finanziario

Gestione concorrente con gli Stati membri

Gestione decentrata con paesi terzi

Gestione congiunta con organizzazioni internazionali (*specificare*)

²⁰ Le spiegazioni sulle modalità di gestione e i riferimenti al regolamento finanziario sono disponibili sul sito BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²¹ A norma dell'articolo 185 del regolamento finanziario.

2. MISURE DI GESTIONE

2.1. Disposizioni in materia di monitoraggio e di relazioni

Precisare frequenza e condizioni.

Tutte le agenzie dell'UE sono soggette, nelle loro attività, a un rigoroso sistema di monitoraggio a cui concorrono le capacità di audit interne, il servizio di audit interno della Commissione, il consiglio di amministrazione, la Commissione, la Corte dei conti e l'autorità di bilancio. Questo sistema, già previsto nel regolamento istitutivo dell'Agenzia, rimarrà valido.

2.2. Sistema di gestione e di controllo

2.2.1. Rischi individuati

Nessuno

2.2.2. Modalità di controllo previste

Non pertinente

2.3. Misure di prevenzione delle frodi e delle irregolarità

Precisare le misure di prevenzione e tutela in vigore o previste.

Le misure antifrode sono previste nell'articolo 41 del regolamento istitutivo dell'Agenzia e rimarranno valide.

3. INCIDENZA FINANZIARIA PREVISTA DELLA PROPOSTA/INIZIATIVA

3.1. Rubrica/rubriche del quadro finanziario pluriennale e linea/linee di bilancio di spesa interessate

- Linee di bilancio di spesa esistenti

Secondo l'ordine delle rubriche del quadro finanziario pluriennale e delle linee di bilancio.

Rubrica del quadro finanziario pluriennale	Linea di bilancio	Natura della spesa	Partecipazione			
			diss./non diss. ¹	di paesi EFTA ²	di paesi candidati ³	di paesi terzi
1.1	06.02.08 [linea di bilancio Agenzia]	Non diss.	SÌ	NO	NO	NO

¹ Diss. = stanziamenti dissociati / Non diss. = stanziamenti non dissociati.

² EFTA: Associazione europea di libero scambio.

³ Paesi candidati e, se del caso, paesi potenziali candidati dei Balcani occidentali.

3.2. Incidenza prevista sulle spese

Prima di esaminare nel dettaglio l'incidenza stimata della presente proposta, occorre sottolineare che queste cifre sono provvisorie in quanto legate all'adozione da parte dell'autorità di bilancio del nuovo quadro finanziario pluriennale 2014-2020.

3.2.1. Sintesi dell'incidenza prevista sulle spese

Mio EUR (al terzo decimale)

Rubrica del quadro finanziario pluriennale:	1	Crescita intelligente e inclusiva
--	---	-----------------------------------

DG: MOVE			2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALE 2015-2020
• Stanziamenti amministrativi									
Numero della linea di bilancio 06.02.08 [Linea di bilancio ERA] Base: - punto di partenza - PB 2013 a 25 Mio di EUR, - 2% riduzione applicata al personale nel periodo 2014-2017, - aumento dell'1% del bilancio annuale dovuto all'adeguamento annuale. Dal 2017 intervengono entrate esterne derivanti da diritti e corrispettivi, quindi non si fa ricorso al bilancio UE per il nuovo personale.	Impegni	(1)	25,613 (di cui 0,113 per nuovi compiti)	26 (di cui 0,3 per nuovi compiti)	26 (0 per nuovi compiti)	26,25 (0 per nuovi compiti)	26,5 (0 per nuovi compiti)	26,75 (0 per nuovi compiti)	157,113 (di cui 0,413 per coprire nuovi compiti nel 2015-2016)
	Pagamenti	(2)	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
TOTALE degli stanziamenti per la DG MOVE	Impegni	(5)=1+ 3	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113 (di cui 0,413 per coprire nuovi compiti nel 2015-2016)

	Pagamenti	(6)=2+ 4	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 1 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	=5	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113 (di cui 0,413 per coprire nuovi compiti nel 2015-2016)
	Pagamenti	=6	25,613	26	26	26,25	26,5	26,75	157,113

Rubrica del quadro finanziario pluriennale:	5	"Spese amministrative"
--	----------	------------------------

Mio EUR (al terzo decimale)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALE 2015-2020
DG: MOVE								
<ul style="list-style-type: none"> • Risorse umane Base: livello attuale di bilancio per personale della DG MOVE che si occupa di questioni connesse all'Agenzia (0,655 Mio EUR – 5 persone) applicato ogni anno + 1% adeguamento annuale 		0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
<ul style="list-style-type: none"> • Altre spese amministrative 		0	0	0	0	0	0	0
TOTALE DG MOVE	Stanziamanti	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005
TOTALE degli stanziamenti per la RUBRICA 5 del quadro finanziario pluriennale	(Totale impegni = Totale pagamenti)	0,655	0,66	0,665	0,67	0,675	0,68	4,005

Mio EUR (al terzo decimale)

		2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALE
TOTALE degli stanziamenti per le RUBRICHE da 1 a 5 del quadro finanziario pluriennale	Impegni	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118
	Pagamenti	26,268	26,66	26,665	26,92	27,175	27,43	161,118

3.2.2. Progetto di tabella dell'organico proposta per l'Agenzia 2015-2020

TUTTO IL NUOVO PERSONALE È FINANZIATO CON DIRITTI E CORRISPETTIVI ESTERNI A PARTIRE DAL 2017:

Progetto di tabella dell'organico proposta per l'Agenzia, 2015-2020 [Base: 143 posti della tabella dell'organico nel 2013 e riduzione del 2% entro il 2017 (-2/3 persone l'anno)]	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Gradi AD	101	100	99	99	99	99
Nuovi gradi AD	0	0	12	14	14	14
Totale AD	101	100	111	113	113	113
Gradi AST	37	36	34	34	34	34
Nuovi gradi AST	0	0	4	4	4	4
Totale AST	37	36	38	38	38	38
Totale parziale di posti della tabella dell'organico	138	136	149	151	151	151
END	6	6	6	6	6	6
Nuovi END	2	5	12	13	13	13
Totale END	8	11	18	19	19	19
Agenti contrattuali	15	15	15	15	15	15
Nuovi agenti contrattuali	1	3	7	9	10	12
Totale agenti contrattuali	16	18	22	24	25	27
Nuovo posti complessivi	5	10	35	40	41	43
<i>Impatto sui posti della tabella dell'organico</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>16</i>	<i>18</i>	<i>18</i>	<i>18</i>
Totale generale	162	165	189	194	195	197

3.2.3. *Incidenza prevista sugli stanziamenti amministrativi e operativi*

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti operativi e amministrativi, come spiegato di seguito:
- Si noti che i risultati indicati di seguito sono riferiti al bilancio totale dell'Agenzia (titoli 1+2+3).
- Si noti che il costo dei risultati relativi all'obiettivo specifico n. 1 costituirà un'entrata per l'Agenzia: l'Agenzia addebiterà un corrispettivo ai richiedenti esterni per il rilascio di tali documenti. Per questo, tale costo è indicato tra parentesi e non concorre alla formazione del costo totale di tutti i risultati.

Stanziamenti di impegno in Mio EUR (al terzo decimale)

Specificare gli obiettivi e i risultati ↓			2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALE			
	Tipo di risultato ¹	Costo medio del risultato	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero totale di risultati	Costo totale

¹ I risultati sono i prodotti e servizi da fornire (ad esempio: numero di scambi di studenti finanziati, numero di km di strade costruiti ecc.)

OBIETTIVO SPECIFICO N. 1²: rendere più efficienti le procedure di rilascio di certificati di sicurezza e autorizzazioni in ambito ferroviario prevedendo il rilascio di un unico certificato di sicurezza, un'unica autorizzazione di immissione sul mercato di veicoli e un'unica autorizzazione di messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra, validi in tutta l'UE, e garantire la non discriminazione.																
Certificati di sicurezza unici	Numero di certificati di sicurezza rilasciati	(0,01) – saranno coperti da diritti e corrispettivi	0		0		110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	110	(1,1)	440	(4,4) saranno coperti da diritti e corrispettivi
Autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli	Numero di autorizzazioni all'immissione sul mercato di veicoli rilasciate	(0,017) – saranno coperti da diritti e corrispettivi	0		0		456	(7,752)	452	(7,684)	449	(7,632)	447	(7,598)	1804	(30,67) saranno coperti da diritti e corrispettivi

²

Quale descritto nella sezione 1.4.2. "Obiettivo/obiettivi specifici..."

Autorità di sistema per l'ERTMS	Numero di autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra rilasciate	(0,05) saranno coperti da diritti e corrispettivi	0		0		30	(1,5)	32	(1,6)	35	(1,75)	40	(2)	137	(6,85) saranno coperti da diritti e corrispettivi
Totale parziale obiettivo specifico n. 1								(10,352)		(10,384)		(10,482)		(10,698)		(41,92)
OBIETTIVO SPECIFICO N. 2: rendere più coerente il quadro ferroviario dell'UE attraverso il monitoraggio delle autorità ferroviarie nazionali e la riduzione del numero di norme ferroviarie nazionali			Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero totale di risultati	Costo totale
Monitoraggio autorità nazionali	Numero di relazioni di audit rilasciate	0,2	2	0,4	3	0,6	5	1	5	1	5	1	5	1	25	5
Riduzione delle norme nazionali divergenti e aumento del riconoscimento transnazionale	Numero di norme nazionali revocate	0,0015	1000	1,5	1500	2,25	1500	2,25	2000	3	1500	2,25	1500	2,25	9000	13,5
	Numero di norme nazionali per le quali è dichiarato il riconoscimento incrociato	0,001	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	1000	1,0	8000	6,0
Altro	Altri risultati legati al controllo e al monitoraggio	0,001	100	0,1	100	0,1	125	0,125	125	0,125	150	0,15	150	0,15	750	0,75
Totale parziale obiettivo specifico n. 2																25,25

OBIETTIVO SPECIFICO N. 3: migliorare l'attuazione e l'applicazione della normativa ferroviaria dell'UE potenziando l'assistenza fornita alla Commissione, agli Stati membri e alle parti interessate; altri compiti																
Assistenza alla Commissione	Numero di relazioni di valutazione dell'attuazione della normativa ferroviaria	0,1	3	0,3	5	0,5	7	0,7	10	1	14	1	18	1	57	5,7
	Numero di progetti ferroviari valutati	0,05	5	0,25	7	0,35	10	0,5	15	0,75	20	1	25	1,25	82	4,1
Assistenza agli Stati membri e alle altre parti interessate	Numero di eventi di informazione e formazione (seminari, conferenze) organizzati	0,1	5	0,5	7	0,7	10	1	12	1,2	14	1,4	16	1,6	64	6,4
	Numero di documenti interpretativi emanati	0,1	2	0,2	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	36	3,6
	Numero di visite di assistenza effettuate	0,1	2	0,2	4	0,4	8	0,8	10	1	10	1	12	1,2	46	4,6
Altri compiti	Altri risultati legati al potenziamento dell'assistenza	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Totale parziale obiettivo specifico n. 3																25

OBIETTIVO SPECIFICO N. 4: assistere la Commissione nell'elaborazione e nell'aggiornamento degli atti di diritto derivato riguardanti l'interoperabilità e la sicurezza ferroviarie, anche attraverso l'elaborazione di un orientamento comune in materia di sicurezza			Numero di risultati		Costo		Numero di risultati		Costo		Numero di risultati		Costo		Numero di risultati		Costo		Numero totale di risultati		Costo totale	
Migliora- mento dell'interoperabilità	Numero di nuove STI inviate alla Commissione	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4						
	Numero di STI rivedute inviate alla Commissione	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4						
Migliora- mento del livello di sicurezza	Numero di nuovi CSM inviati alla Commissione	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4						
	Numero di CSM riveduti inviati alla Commissione	0,6	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	4	2,4	24	14,4						
Agevola- zione del funziona- mento dello spazio ferroviario europeo unico	Numero di pareri forniti alla Commissione, agli Stati membri e alle parti interessate	0,2	6	1,2	6	1,2	8	1,6	8	1,6	8	1,6	8	1,6	44	8,8						
	Numero di valutazioni d'impatto e analisi costi-benefici effettuate	0,06	20	1,2	20	12	25	1,5	27	1,62	29	1,74	30	1,8	15	9,06						
Altro	Altri risultati legati al miglioramento dell'interoperabilità e della sicurezza	0,006	50	0,3	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,48	80	0,6	450	2,7						

Totale parziale obiettivo specifico n. 4																57,36
OBIETTIVO SPECIFICO N. 5: garantire uno sviluppo coerente dell'ERTMS nell'UE e promuovere l'ERTMS al di fuori dell'UE																
Autorità di sistema per l'ERTMS	Numero di raccomandazioni emanate su modifiche e nuove versioni dell'ERTMS	0,7	2	1,4	2	1,4	4	2,8	5	3,5	6	4,2	8	5,6	27	18,9
Verifica dell'implementazione dell'ERTMS	Numero di relazioni emesse sull'applicazione della valutazione di conformità e della procedura CE di verifica delle attrezzature ERTMS	0,04	8	0,32	12	0,48	20	0,8	25	1	30	1,2	30	1,2	125	5
	Numero di raccomandazioni emanate su incompatibilità tecniche dei progetti ERTMS	0,1	3	0,3	3	0,3	5	0,5	8	0,8	10	1	12	1,2	41	4,1
Altri compiti	Altri risultati legati alle iniziative attuate per assicurare uno sviluppo e un'implementazione coerenti dell'ERTMS	0,001	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	100	0,1	600	0,6
Totale parziale obiettivo specifico n. 5																28,6

OBIETTIVO SPECIFICO N. 6: garantire una certificazione appropriata dei macchinisti e altri compiti correlati, a norma della direttiva 2007/59/CE			Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero di risultati	Costo	Numero totale di risultati	Costo totale
Armoniz- zazione dei criteri per i macchinisti	Numero di misure di armonizzazione delle condizioni dei macchinisti emanate ai sensi della direttiva sui macchinisti	0,6	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	2	1,2	12	7,2
	Altri risultati	0,0 01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	10	0,01	60	0,6
Totale parziale obiettivo specifico n. 6																7,8

OBIETTIVO SPECIFICO N. 7: tenere e aggiornare banche dati e registri pubblici riguardanti la sicurezza e l'interoperabilità ferroviarie																
Trasparenza dei dati sull'interoperabilità e sicurezza ferroviarie per le parti interessate e il pubblico	Numero di banche dati e registri pubblici istituiti e gestiti	0,1	15	1,5	17	1,7	20	2	20	2	25	2,5	25	2,5	122	12,2
	Altri risultati	0,001	10	0,01	10	0,01	15	0,015	15	0,015	15	0,015	15	0,015	80	0,8
Totale parziale obiettivo specifico n. 7																13
COSTO TOTALE																157,01

3.2.4. Incidenza prevista sugli stanziamenti di natura amministrativa

3.2.4.1. Sintesi

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di stanziamenti amministrativi, come spiegato di seguito:

Base di calcolo: personale attuale della DG MOVE che si occupa di questioni connesse all'Agenzia (5 persone, 0,131 Mio EUR per persona/anno e 1% di adeguamento annuale) applicato ad ogni anno; nessun aumento dovuto all'ampliamento delle competenze dell'Agenzia.

Mio EUR (al terzo decimale)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTALE 2015-2020
--	------	------	------	------	------	------	-----------------------------

Funzionari (gradi AD)	0,655	0,655	0,655	0,655	0,655	0,655	4,005
Funzionari (gradi AST)	0	0	0	0	0	0	0
Agenti contrattuali							
Agenti temporanei	0	0	0	0	0	0	0
Esperti nazionali distaccati	0	0	0	0	0	0	0
TOTALE	0,655	0,655	0,655	0,655	0,655	0,655	4,005

3.2.4.2. Fabbisogno previsto di risorse umane

- La proposta/iniziativa non comporta l'utilizzo di risorse umane
- La proposta/iniziativa comporta l'utilizzo di risorse umane, come spiegato di seguito:

Base di calcolo: personale attuale della DG MOVE che si occupa di questioni connesse all'Agenzia (5 persone, 0,131 Mio EUR per persona/anno) applicato ad ogni anno; nessun aumento dovuto all'ampliamento delle competenze dell'Agenzia

Stima da esprimere in numeri interi (o, al massimo, con un decimale)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
• Posti della tabella dell'organico (funzionari e agenti temporanei)						
XX 01 01 01 (in sede e negli uffici di rappresentanza della Commissione)	5	5	5	5	5	5
XX 01 01 02 (nelle delegazioni)	0	0	0	0	0	0
XX 01 05 01 (ricerca indiretta)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 01 (ricerca diretta)	0	0	0	0	0	0
• Personale esterno (in equivalenti a tempo pieno: ETP)¹						
XX 01 02 01 (AC, END e INT della dotazione globale)	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT e JED nelle delegazioni)	0	0	0	0	0	0
XX 01 04 yy ²	- in sede ³	0	0	0	0	0
	- nelle delegazioni	0	0	0	0	0
XX 01 05 02 (AC, END e INT — ricerca indiretta)	0	0	0	0	0	0
10 01 05 02 (AC, END e INT — ricerca diretta)	0	0	0	0	0	0
Altre linee di bilancio (specificare)	0	0	0	0	0	0
TOTALE	5	5	5	5	5	5

XX è il settore o il titolo di bilancio interessato.

Il fabbisogno di risorse umane è coperto dal personale della DG già assegnato alla gestione dell'azione e/o riassegnato all'interno della stessa DG, integrato dall'eventuale dotazione supplementare concessa alla DG responsabile nell'ambito della procedura annuale di assegnazione, tenendo conto dei vincoli di bilancio.

¹ AC = agente contrattuale; AL = agente locale; END = esperto nazionale distaccato; INT = personale interinale (*intérimaire*); JED = giovane esperto in delegazione (*jeune expert en délégation*).

² Sottomassimale per il personale esterno previsto dagli stanziamenti operativi (ex linee "BA").

³ Principalmente per i fondi strutturali, il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (FEASR) e il Fondo europeo per la pesca (FEP).

Descrizione dei compiti da svolgere:

Funzionari e agenti temporanei	<p>Il personale esistente della DG MOVE si occupa di questioni legate all'Agenzia, tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none">- gestione delle misure di attuazione adottate in risposta alle raccomandazioni dell'Agenzia (decisioni e regolamenti della Commissione) in materia di sicurezza e interoperabilità ferroviarie;- coordinamento amministrativo e controllo sull'Agenzia: programmi di lavoro, piani pluriennali in materia di politica per il personale, riunioni del consiglio direttivo e della sotto-commissione bilancio;- coordinamento delle politiche: partecipazione ai gruppi di lavoro dell'Agenzia, contenuto del programma di lavoro, mandati della Commissione all'Agenzia, riunioni di lavoro;- gestione dei pareri dell'Agenzia;- responsabilità finanziarie e contabili della Commissione riguardanti l'Agenzia (bilancio, discarico ecc.).
Personale esterno	

3.2.5. *Compatibilità con il quadro finanziario pluriennale attuale*

- La proposta/iniziativa è compatibile con il quadro finanziario pluriennale attuale.
- La proposta/iniziativa implica una riprogrammazione della pertinente rubrica del quadro finanziario pluriennale.

Spiegare la riprogrammazione richiesta, precisando le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

La linea di bilancio Agenzia (06.02.08) dovrà essere sottoposta ad aggiustamenti per l'importo specificato nella presente scheda finanziaria (totale di 157,113 Mio EUR per il periodo 2015-2020).

Per il momento, nel quadro finanziario sono inclusi unicamente importi indicativi per le agenzie. Nel caso dell'Agenzia, questo importo indicativo è stato stimato prima di conoscere i risultati della valutazione d'impatto e di altri calcoli connessi alla presente iniziativa.

Per il periodo 2015-2020, lo status dell'Agenzia si modificherà passando da "agenzia a velocità di crociera" ad "agenzia con nuovi compiti".

- La proposta/iniziativa richiede l'applicazione dello strumento di flessibilità o la revisione del quadro finanziario pluriennale¹.

Spiegare la necessità, precisando le rubriche e le linee di bilancio interessate e gli importi corrispondenti.

3.2.6. *Partecipazione di terzi al finanziamento*

- La proposta/iniziativa prevede il cofinanziamento indicato di seguito:

Stanziamenti in Mio EUR (al terzo decimale)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Totale
<i>Contributo EFTA proveniente dalla Norvegia e dall'Islanda pari al 2% del bilancio supplementare</i>	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3
TOTALE stanziamenti cofinanziati	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	3

3.3. **Incidenza prevista sulle entrate**

- La proposta/iniziativa non ha incidenza finanziaria sulle entrate.
- La proposta/iniziativa ha la seguente incidenza finanziaria:
 - sulle risorse proprie
 - sulle entrate varie

Mio EUR (al terzo decimale)

¹ Cfr. punti 19 e 24 dell'Accordo interistituzionale.

Linea di bilancio delle entrate:	Stanziamenti disponibili per l'esercizio in corso	Incidenza della proposta/iniziativa ²					
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Linea di bilancio Agenzia 06.02.08				10,352	10,384	10,482	10,698

Precisare il metodo di calcolo dell'incidenza sulle entrate.

Per alcuni dei nuovi compiti dell'Agenzia (certificati di sicurezza, autorizzazioni dei veicoli per l'immissione sul mercato e autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra) è prevista per il rilascio l'applicazione di corrispettivi a carico dei richiedenti esterni.

In base alla valutazione d'impatto, questi nuovi compiti avranno inizio nel 2017; le entrate per l'Agenzia sono state calcolate nel modo seguente:

- costo di rilascio di un certificato di sicurezza: 0,01 Mio EUR
- costo di rilascio di un'autorizzazione per un veicolo: 0,017 Mio EUR
- costo di rilascio di un'autorizzazione alla messa in servizio di un sottosistema controllo-comando e segnalamento di terra: 0,05 Mio EUR
- il numero dei vari tipi di decisioni emanate ogni anno è indicato nella tabella 3.2.3.

Riassunto del metodo di calcolo:

I corrispettivi indicati nella relazione di valutazione d'impatto sono stati calcolati in base alla media dei corrispettivi attuali versati dagli operatori che chiedono il rilascio di un certificato di sicurezza o di un'autorizzazione per un veicolo nell'UE; un sistema simile è stato utilizzato nel caso delle autorizzazioni alla messa in servizio di sottosistemi controllo-comando e segnalamento di terra. Ampie differenze si registrano nei corrispettivi versati e anche tra i corrispettivi versati negli Stati membri dell'UE15 (circa 20 000 euro per i certificati di sicurezza e 28 000 euro per le autorizzazioni) e i corrispettivi versati negli Stati membri dell'UE12 (circa 3 000 euro per i certificati di sicurezza e 17 000 euro per le autorizzazioni). Per stabilire il valore futuro di questi corrispettivi si è ritenuto che, visti il costo del personale nell'Agenzia e la semplificazione delle procedure di gestione delle richieste, un valore vicino al punto mediano della media bassa e della media alta sia il più indicato per il futuro.

È importante notare che i calcoli effettuati per i corrispettivi sono una media dei corrispettivi riscossi per tutti i tipi di certificati di sicurezza e autorizzazioni di veicoli: nello studio di valutazione d'impatto sono stati identificati 4 tipi di certificati di sicurezza e 20 tipi di autorizzazioni di veicoli. Sebbene con il processo di "accentramento" nell'Agenzia alcuni tipi di certificati e autorizzazioni siano destinati a scomparire, diverse categorie rimarranno. Ad esempio, continueranno ad esistere procedure diverse per l'autorizzazione dei locomotori e dei vagoni; pertanto, i corrispettivi dovuti per queste due categorie dovranno essere differenziati. In

² Per quanto riguarda le risorse proprie tradizionali (dazi doganali, contributi zucchero), gli importi indicati devono essere importi netti, cioè importi lordi da cui viene detratto il 25% per spese di riscossione.

particolare, i corrispettivi per l'autorizzazione dei vagoni saranno inferiori alla media, mentre i corrispettivi per l'autorizzazione di locomotori e unità multiple saranno più elevati.

L'importo (prezzo per autorizzazione/certificato) calcolato nella relazione di valutazione d'impatto è da intendersi come una media; spetterebbe all'Agenzia definire i corrispettivi esatti per le diverse categorie in modo che la media dei corrispettivi riscossi risulti uguale o superiore a tale media. Con questo calcolo si è voluto fornire una stima realistica ma prudentiale degli introiti per l'Agenzia, e non è escluso che i corrispettivi da applicare possano portare in realtà a un valore medio più elevato, se ciò è necessario e giustificato.

Il numero di autorizzazioni e certificati è stato calcolato sulla base del numero attuale. Per il futuro, nel caso dei certificati di sicurezza, si è ipotizzato che il numero di nuovi operatori sul mercato determinerà un aumento del numero di certificati di sicurezza rilasciati; d'altro canto, i tipi di certificati di sicurezza potrebbero cambiare e quindi potrebbe ridursi il loro numero. In via prudentiale si è quindi ipotizzato un numero annuo totale di certificati di sicurezza invariato rispetto al livello attuale.

Per le autorizzazioni dei veicoli, si è utilizzato un sistema leggermente diverso: il modello parte dai livelli esistenti, ricavati dai dati forniti dalle parti interessate e da vari studi. Tuttavia, se è probabile che vi sia un aumento del numero dei nuovi operatori, e quindi, in termini assoluti, dei veicoli da autorizzare, è altresì probabile che i nuovi operatori utilizzino tecnologie sperimentate e quindi materiale rotabile già certificato. Inoltre, con la crescente standardizzazione dell'industria, è probabile che in futuro il numero di tipi di veicoli da autorizzare diminuisca, e che quindi diminuisca leggermente anche il numero di autorizzazioni. Anche in questo caso, nel modello la valutazione è stata sdoppiata tra Stati membri dell'UE15 e Stati membri dell'UE12.

La DG MOVE ritiene che i calcoli siano attendibili e fondati su dati solidi e verificati messi a disposizione dalle parti interessate e dall'Agenzia ferroviaria europea. Maggiori informazioni sulla metodologia sono contenute nella relazione di valutazione d'impatto che accompagna la presente proposta, in particolare nell'allegato VII.